

UNIVERSITE DE PARIS II

**LA RÉPARATION DES
DOMMAGES CAUSÉS
PAR LES AÉRONEFS A
L'ENVIRONNEMENT**

OSCAR Alain

1979

Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES AÉRONEFS A L'ENVIRONNEMENT



OSCAR Alain

Thèse pour le Doctorat d'Etat en Droit
présentée et soutenue publiquement le 7 mai 1979
sous la présidence de Monsieur le Doyen René RODIERE

LA RÉPARATION DES DOMMAGES CAUSÉS PAR LES AÉRONEFS A L'ENVIRONNEMENT



OSCAR ALAIN

Thèse présentée à l'université de Paris II pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Droit
Soutenue le 10 mai 1978 devant le jury composé de :
M. le Professeur de Droit M. le Professeur de Droit M. le Professeur de Droit

L'Université n'entend donner aucune approbation ni improbation
aux opinions émises dans cette thèse. Ces opinions doivent être con-
sidérées comme propres à leur auteur.

— AVERTISSEMENT —

Le présent document est une reproduction faite en réduction (33 %) d'un document original fourni par l'auteur

Le Service de Reproduction des Thèses de l'Université des Sciences Sociales (Grenoble II) ne peut être tenu pour responsable de la mauvaise qualité de certaines parties. Seul l'auteur qui n'a pas eu le loisir ou la possibilité de fournir des originaux correspondant aux normes fixées par l'Atelier peut être incriminé

INTRODUCTION

La crainte, inspirée par les phénomènes venus du ciel, a, de tous temps, provoqué chez l'homme, des réactions de défense, le plus souvent impuissantes, à l'encontre de tels faits pouvant survenir de manière brutale et imprévue.

Elle apparaît, à l'évidence, dans ces questions, que l'on trouve au Livre de JOB (1) :

"Connais-tu les lois du ciel ?

Règles-tu ses influences sur la terre ?"

traduisant la hantise qui taraudait les humains depuis des millénaires.

À l'instar d'autres peuplades, les gaulois craignaient, quant à eux, que le ciel ne leur tombât sur la tête.

Les phénomènes atmosphériques, et notamment la foudre, alors inexpliqués, inspiraient la terreur. Celle-ci fut également à la source d'une légende dont on retrouve trace dans la civilisation aztèque, selon laquelle la fin de cet Empire coïnciderait avec la venue d'un guerrier chevauchant une monture ailée.

(1) Livre de JOB XXXVIII 33.

Doit-on y voir une similitude avec les prédictions de l'"Apocalypse" ?

Sans chercher à nous livrer à une étude comparative qui ne manquerait, certes pas d'intérêt, il nous apparaît que la réalisation par les humains, du rêve d'Icare, pose au monde moderne, sous un jour un peu différent, des problèmes qui, même dénués de toute crainte superstitieuse, sont, à tout le moins, source de graves préoccupations.

Le XXème siècle est secoué par les problèmes qu'ont suscité ses progrès industriels et techniques (1).

Les savants et autres intellectuels ont inventé, sans se soucier des conséquences déplorables que peuvent engendrer ces victoires "à la pyrrhus" obtenues par l'intelligence de l'homme sur la nature (2).

La technique moderne a ainsi permis, à des engins plus lourds que l'air de s'élever dans l'espace et de dépasser la vitesse du son.

Toutefois, pareille évolution ne saurait se concevoir sans l'apparition de phénomènes imprévisibles et inhérents à l'utilisation de ces techniques nouvelles.

La science juridique va subir, à son tour, l'influence de ces maux nouveaux non prévus par le législateur, et va nous amener à réfléchir sur la situation actuelle posée par l'essor de l'aviation et ses répercussions sur l'environnement.

(1) B. de JOUVENEL, Les économistes et l'environnement, Analyse et prévision décembre 1971 n° 6, p. 1461, janvier 1972 n° 1, p. 53.

(2) FOURASTIE, Le grand espoir du XXè siècle, "Le rythme du progrès technique participe au caprice de la pensée... et le développement technologique emporte à sa suite bien des impondérables".

On s'accordera facilement à penser que l'aviation a engendré, depuis quelques années, certains problèmes inconnus au début du siècle.

A cet égard, force est de constater que l'apparition de l'aviation supersonique a provoqué des dommages aux tiers à la surface, qui n'existaient pas auparavant.

De même l'extension aéroportuaire et l'accroissement permanent du trafic aérien ont abouti à l'apparition de phénomènes de pollution atmosphérique et sonore, dont le contentieux n'était pas prévu par les règles juridiques existantes.

Encore que le juriste soit, par nature, particulièrement vigilant et attentif à l'évolution du monde moderne, notre droit est toujours en retard sur les faits (1).

Or, dans le cadre de l'étude de la réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, le problème se pose de l'inadaptation de notre droit de la responsabilité par rapport aux phénomènes nouveaux d'atteinte à cet environnement.

Il apparaît ainsi que ces atteintes peuvent se regrouper autour de deux cas.

En premier lieu, il peut y avoir atteinte à l'environnement, c'est à dire atteinte aux biens et aux personnes à la surface, du seul fait qu'il y a eu un dommage matériel causé par un aéronef.

De la sorte, ce dommage matériel va impliquer que le préjudice a été causé de façon accidentelle et brutale.

(1) J. CARBONNIER, "Flexible droit", p. 11, LGDJ 1969.

Tel sera le cas lors d'un dommage matériel direct, c'est à dire, d'un accident d'aéronef, ou bien en cas de dommage matériel par répercussion, telle l'onde de choc provoquée par un avion volant à vitesse supersonique.

En second lieu, il peut y avoir atteinte à l'environnement du fait de la pollution et des nuisances occasionnées par le trafic aéroportuaire.

Il résulte de cette analyse, que le régime de responsabilité ne saurait être identique dans l'un et l'autre cas.

En effet, selon nous il ne saurait être question de se fonder sur un système de responsabilité unique tel celui prévu par le législateur de 1924.

La responsabilité fondée sur le risque telle qu'elle résulte de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile ne peut être transposée en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances engendrés par les aéronefs.

En accord avec l'opinion formulée depuis déjà un certain nombre d'années par le Professeur du PONTAVICE (1), nous soulignerons, comme cet auteur, l'inadaptation de la règle de droit face à la pollution.

En conséquence, conscient de l'aboutissement catastrophique de la politique actuelle de réparation, il importe, après avoir dressé le constat d'échec de cette politique, de prévoir au niveau de la réparation une responsabilité qui tiendrait compte des différences existantes entre les dommages accidentels et les dommages par pollution.

Mais, notre étude juridique serait bien incomplète si elle se limitait au seul aspect réparateur des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

(1) E. du PONTAVICE,

- . L'effectivité de la règle de droit, face à la pollution des mers,
Nuisances et environnement, avril 1971, p. 36 et s.
- . Pollution et nuisances industrielles en droit comparé occidental,
Annuaire de droit maritime et aérien 1974,
Paris Pedone 1975, p. 45 et s.
- . La protection de l'environnement menacé par les nuisances industrielles,
Etude de droit comparé,
Annales de la Faculté de droit et des sciences économiques de l'Université de Paris-Sud (Sceaux)
1975 - 1976, p. 10 et s.

En effet, ce problème inhérent à l'époque contemporaine n'est susceptible de trouver une solution que si l'on consent à se placer au niveau de la prévention, et de dépasser ainsi le cadre de la simple réparation.

Comme le souligne à juste titre M. le Professeur DERRIDA (1), l'octroi à chacun des riverains d'aéroports, d'un "matelas de billets", sur lequel ils pourront se reposer, ne modifiera pas la situation aux alentours de l'aéroport de Nice ou d'Orly.

La situation implique donc, une autre analyse, examinée cette fois sous l'angle de la prévention.

A cet égard, il convient de préciser que le fléau doit logiquement être réglé à son origine, c'est à dire lors de la création ou de l'extension d'un aéroport.

Sur ce point, il sera nécessaire de recourir aux techniques que nous offre le Droit public.

De même, il sera indispensable d'adapter les mesures fiscales, législatives et réglementaires, et de les harmoniser en vue de favoriser l'achat et la construction d'avions non polluants et extrêmement silencieux.

Cependant, l'élaboration d'une politique de prévention ne saurait se concevoir sans la mise en place d'interventions à la source.

Ce recours à la seule technique pourrait ainsi intervenir tant au niveau de l'aéronef, qu'au niveau de l'urbanisme.

Enfin, notre étude nécessite également de s'interroger dans le cadre de la prévention, sur la situation de la victime.

(1) F. DERRIDA, Tribunal de grande instance de Nice
9 décembre 1964,
Société Ervé c/ Cie nationale Air France,
Dalloz 1965, p. 231.

Là encore, se posera le problème de savoir, eu égard au type d'atteinte à l'environnement s'il est possible ou non de recourir à la technique de socialisation des risques.

Sur ce point, encore, nous devons distinguer selon qu'il s'agit de dommages matériels c'est à dire accidentels, ou de dommages par pollution qui, à l'inverse, se caractérisent par leur permanence.

Enfin, la prise en considération de la victime nous conduira inéluctablement à proposer la création d'un fonds national de garantie aéronautique.

La prévention, consiste ici à s'interroger sur l'emploi d'un tel fonds dans l'hypothèse d'ondes de choc provoquées par un appareil non identifié.

L'étude de la réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement va ainsi nous conduire à étudier dans un premier temps la responsabilité de l'exploitant, et à en démontrer son inadaptation par rapport aux phénomènes de pollutions et nuisances.

Dans un second temps, il sera souhaitable de montrer la nécessité d'élaborer une politique de prévention, tant par la prise en considération de ces problèmes par les pouvoirs publics, que par la mise en oeuvre de certaines actions individuelles.

PREMIERE PARTIE :

DE LA RESPONSABILITE DES DOMMAGES CAUSES

PAR LES AERONEFS A L'ENVIRONNEMENT

L'étude de la responsabilité en cas de dommages causés par les aéronefs à l'environnement doit nous conduire à envisager tous les types de responsabilité pouvant résulter de l'exploitation d'un appareil.

Il importe donc de montrer quelles sont les techniques de la responsabilité utilisables dans l'hypothèse de dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

C'est ainsi que dès que l'on cherche à déterminer qui est la personne responsable, l'on s'aperçoit très vite qu'il convient d'opérer une distinction selon qu'il s'agit de dommages matériels ou de dommages par pollution.

La même remarque doit être faite en ce qui concerne le fondement de la responsabilité.

C'est à partir de cette distinction que nous nous attacherons, après avoir présenté le recours aux techniques de la responsabilité, à dénoncer l'inadaptation des techniques de la responsabilité pour faits de pollution et nuisances.

Il résulte de l'étude de ce type spécifique de réparation, que celle-ci s'avère particulièrement difficile, en ce qui concerne sa mise en oeuvre.

D'autre part, il apparaît également que cette même responsabilité aboutit en réalité à consacrer un droit de polluer contre l'octroi d'une redevance pollution, et permet de dresser aussi, un sévère constat d'échec du fait d'une inadaptation totale de ce droit objectif de la responsabilité, aux phénomènes nouveaux, de la pollution et des nuisances.

TITRE I :

LE RECOURS AUX TECHNIQUES DE LA RESPONSABILITE

Lorsque l'on envisage l'étude de la responsabilité, il importe avant toute chose de s'interroger sur la personne qui doit être tenue comme responsable du préjudice causé.

C'est ainsi qu'en matière aéronautique, il sera utile de préciser la notion d'exploitant c'est à dire la détermination de la personne responsable.

En second lieu, il convient, avant d'intenter une action en réparation du dommage subi, de s'interroger sur l'action en justice proprement dite, c'est à dire de déterminer les conditions d'exercice de l'action, ainsi que la juridiction compétente pour connaître de cette action.

Enfin, il est nécessaire de donner avec précision le fondement de l'action en justice.

Celui-ci sera en conséquence, différent selon qu'il s'agit de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport ou de l'exploitant d'aéronef.

CHAPITRE I :

LA NOTION D'EXPLOITANT OU LA DETERMINATION DE LA PERSONNE RESPONSABLE

La notion d'exploitant est complexe, et revêt de multiples aspects.

L'article 141-2 du Code de l'aviation civile, fait peser la responsabilité particulière qu'il édicte sur l'exploitant de l'aéronef.

Le texte ne donnant aucune définition ni précision permettant de cerner cette notion, il en est résulté de nombreuses controverses sur la portée de ce terme.

Le problème se pose donc, non pas de savoir qui est l'auteur du dommage, mais bien plutôt de déterminer quelle est la personne responsable.

Celle-ci sera tantôt l'exploitant d'aéronef, tantôt l'exploitant d'aéroport.

Les auteurs estiment que le critère déterminant serait celui de la garde, ce qui signifierait qu'il serait nécessaire de rechercher la personne qui a réellement le pouvoir de commandement, de direction et de contrôle des opérations.

D'autres au contraire pensent que le critère à prendre en considération est celui du profit compatible d'ailleurs avec la théorie du risque fondement de la responsabilité de l'exploitant.

Selon ces auteurs, l'exploitant serait celui qui fait valoir, c'est-à-dire qui tire profit de la chose.

Toutefois, cette division doctrinale trop formelle, ne saurait prendre en considération toutes les situations susceptibles de se poser quant à la détermination de la personne responsable.

C'est pourquoi, il nous a semblé préférable de distinguer : l'exploitant selon qu'il s'agit de dommages matériels causés par l'aéronef, de l'exploitant selon qu'il s'agit de dommages par pollution et nuisances.

SECTION I :

DETERMINATION DU RESPONSABLE EN CAS DE DOMMAGE MATERIEL

Le législateur de 1924, conscient du danger que représentait l'aéronef pour le tiers à la surface ne pouvait penser à toutes les situations nées du progrès technique.

Sensible aux problèmes posés à l'exploitant en cas de dommage matériel direct, il ne pouvait songer aux dommages matériels par répercussion causés par les avions supersoniques.

§ 1 LA NOTION D'EXPLOITANT EN CAS DE DOMMAGE MATERIEL PAR CONTACT DIRECT

Le caractère accidentel et brutal du dommage matériel est l'élément prédominant dans cette catégorie.

De tels dommages peuvent ainsi survenir tant lorsque l'exploitant organise une manifestation aérienne, que lorsqu'il utilise l'aéronef.

I - L'exploitant organisateur de la manifestation aérienne

Devant la complexité juridique résultant des rapports entre les concurrents et les organisateurs de la manifestation aérienne, la doctrine et la jurisprudence ont cherché à justifier la portée de l'expression "exploitant".

L'incertitude de ces deux sources du droit se manifeste dans un premier temps par une distinction entre les notions de garde et profit, et dans un second temps par un rapprochement de ces critères consacrant par là même une tendance nouvelle refusant cette "summa divisio".

- a) La distinction des critères de la garde et du profit dans la responsabilité de l'organisateur

La notion d'exploitant est le terrain d'un affrontement entre deux écoles doctrinales.

Aussi convient-il d'exposer ces deux conceptions en présence avec leur jurisprudence respective.

- 1) La théorie fondée sur la notion de garde

Pour les partisans de la théorie de la garde, l'exploitant serait un gardien au sens de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil.

Il se caractériserait par le fait d'avoir un pouvoir de commandement, de direction et de contrôle sur l'appareil, sans en avoir nécessairement l'usage (1).

(1) ALVAREZ CORREA, La responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers à la surface par le bruit et les ondes de choc des aéronefs, p. 97, Thèse 1972, Lausanne, Milan, Edivision SRL.

Une telle conception trouverait sa justification dans le fait que l'aviation moderne ne représente plus les mêmes dangers qu'en 1924 (1).

De nombreux auteurs ont tenté de justifier cette thèse de l'exploitant gardien (2).

Selon M. BESSON, la responsabilité pèserait non sur le propriétaire mais sur l'exploitant, sur celui qui a la maîtrise juridique de l'aéronef ; c'est

"à celui-ci qu'appartiennent le pouvoir de direction et l'autorité, c'est donc lui qui a l'obligation de garde et le devoir de réparer les dommages causés" (3).

L'exploitant serait selon cet auteur considéré comme le gardien de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil.

(1) P. PLUCHON, L'exploitant de l'aéronef en droit positif français, RGA, 1959, p. 346.

(2) Juris-classeur commercial, Transports aériens, Responsabilité du transporteur aérien, 1961, Fascicule D, art. 103 - 108, c. com.

(3) BESSON, thèse 1927, La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, p. 227.

M. KAPTAL défend la même thèse en faisant valoir un argument de texte. Selon cet auteur,

"l'article 55 'actuel article 141-4' dispose qu'en cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables. Il s'ensuivrait donc que dans ce cas le propriétaire ne serait pas envisagé par la loi comme exploitant. Or il n'y a pas de doute qu'en cas de location le propriétaire de l'aéronef en tire un profit matériel. Si donc on estimait que par 'exploitant' la loi désigne celui qui tire profit de l'aéronef, cette désignation aurait dû s'appliquer aussi bien au propriétaire qu'à celui qui a loué l'appareil. L'article 55 serait alors inutile, il ne ferait que répéter ce qui a été énoncé par l'article 53..." (1).

(1) KAPTAL, La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface, p. 4 et 5.

M. LE GOFF a également fait une large part à la notion de garde (1) ainsi que M. PLANIOL et RIPERT (2), SAVATIER (3) et De JUGLART (4).

A l'appui de cette thèse, une partie de la jurisprudence tant administrative que judiciaire a eu l'occasion de se prononcer.

Selon la juridiction administrative, l'Etat a été déclaré responsable, en tant qu'exploitant, pour les dommages causés aux tiers à la surface par des appareils militaires, au cours d'une manifestation organisée par un aéro-club (5).

(1) GALLAIS, La responsabilité envers les tiers dans l'aviation privée et son assurance, thèse Aix, 1942.

(2) PLANIOL et RIPERT, Traité de droit civil, t. VI, par Esmein n° 708.

(3) SAVATIER, Traité de la responsabilité civile, t. I, n° 427, 2ème édition, 1951.

(4) De JUGLART, Traité de droit aérien, p. 156.

(5) P. PLUCHON, op. cit., p. 346.

Dans son arrêt du 29 février 1952 (1), le Conseil d'Etat, adoptant partiellement les conclusions du Commissaire du Gouvernement Devolvé, engagea la responsabilité de l'Etat parce que d'une part, sa participation au meeting était dans l'intérêt du service public, et d'autre part, les aéronefs militaires seraient soumis de façon permanente à l'autorité du ministre de l'air. La thèse du Commissaire du Gouvernement Devolvé consistait à dire que la garde est le critère fondamental dans la détermination de l'exploitant, et que le profit n'était qu'accessoire et sans intérêt du fait, qu'il était aisé de remarquer que dans la plupart des cas il y a identité entre celui qui a le contrôle de la navigation et celui qui en profite.

Selon certaines juridictions judiciaires, l'exploitant serait celui qui a un pouvoir de commandement, de direction et de contrôle sur l'appareil, sans en avoir nécessairement l'usage (2).

(1) RGA, 1953, p. 43, CE, 29 février 1952,
Concl. Devolvé, S. 1952, 3, p. 59, idem.

(2) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 97.

Le Tribunal civil de La Rochelle dans un jugement du 16 juillet 1947 a décidé que

"l'accident mortel survenu à une spectatrice d'un meeting d'aviation organisé par un aéro-club, à la suite d'une évolution d'un appareil militaire, non prévue ni autorisée par les dirigeants du club, à un moment où tout décollage était interdit ne saurait engager la responsabilité de ce dernier..." (1).

Le jugement afin de ne pas considérer l'aéro-club, organisateur de ce meeting, comme exploitant, a retenu que l'appareil ne participait pas aux épreuves du meeting et de ce fait l'aéro-club ne pouvait en avoir la garde.

Mais la conception de la garde a également été consacrée par le tribunal de première instance de Lille dans un jugement du 9 novembre 1949 qui a décidé que la fédération aéronautique qui avait pris l'initiative du meeting et la responsabilité de son organisation devait être considérée comme exploitant, et qu'ayant, en outre, assuré la direction, elle avait la garde des aéronefs, mis à son entière disposition par les services du Ministère de l'air (2).

(1) Tribunal civil de La Rochelle, jugement du 16 juillet 1947, GUILLONNEAU C Aéro-club de la Charente-Maritime, RFDA 1947, p. 439.

(2) Tribunal de première instance de Lille, Jugement du 9 novembre 1949, Dame Félicie ODON C Fédération nationale aéronautique, RFDA 1949, p. 439.

Enfin la Cour d'appel de Bordeaux dans un arrêt du 7 décembre 1966 concernant l'affaire Teyssier a pris particulièrement position en faveur du critère de la garde.

Ladite Cour n'a pas accepté l'argumentation de la société Dassault consistant à prétendre que les conditions du marché étaient si strictes que la garde lui aurait échappé.

Selon les magistrats de Bordeaux,

"au moment des faits incriminés aucun agent de l'Etat ne se trouvait à bord des appareils ; que dès lors, la garde juridique des appareils -c'est à dire les pouvoirs d'usage de direction et de contrôle- ne pouvait appartenir qu'à la société Dassault, le transfert de cette garde à l'Etat ne pouvant s'opérer qu'au moment de la réception des avions...".

Une telle jurisprudence particulièrement explicite en ce qui concerne le critère de la garde, nous amène à penser, contrairement à l'opinion de P. PLUCHON (1) que certaines juridictions civiles se sont prononcées sans ambiguïté sur ce critère de la garde contrairement à la jurisprudence du Conseil d'Etat qui tout en adoptant cette thèse, a été moins nette quant à sa défense. Peut-être s'agit-il là d'une amorce de la jurisprudence qui refuse la "summa divisio" existant entre la garde et le profit.

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 347.

Loin d'avoir fait l'unanimité, la théorie de la garde a particulièrement été critiquée par de nombreux auteurs (1).

Selon M. CHAUVÉAU, l'exploitant ne peut être considéré comme le gardien. Pour justifier son opinion cet auteur estime que si le législateur avait voulu faire une pareille assimilation entre l'exploitant et le gardien il lui aurait été plus facile d'employer ce terme particulièrement connu des juristes (2).

Selon M. ALVAREZ CORREA une telle conception de la garde tirée de la jurisprudence sur la responsabilité de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil est trop liée à la faute pour fonder un critère de l'exploitant tenu de plein droit par l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

Le fait de déclarer responsable l'exploitant-gardien

"sous-entend un manquement à l'obligation légale de sécurité ou un défaut de surveillance, c'est à dire une faute" (3).

(1) Lisa BRUNSCHWICK, La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, Dommages à la surface, p. 85, Thèse Paris 1934, édit. internationales.

(2) P. CHAUVÉAU, Droit aérien, Librairies techniques, Juris-classeur 1951, p. 268.

(3) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 99.

Force est de constater que l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile ne fonde pas la responsabilité de l'exploitant sur une faute.

Une telle conception critique du critère de la garde nous incite maintenant à nous tourner vers le critère du profit.

2) La théorie fondée sur la notion de profit

Pour les partisans de la théorie du profit, l'exploitant serait celui qui exploite, qui fait valoir, qui tire profit soit pécuniairement soit moralement de l'appareil (1) ou bien celui qui utilise économiquement l'appareil (2).

Selon ces auteurs, deux arguments viendraient justifier cette théorie.

En premier lieu, il convient de constater que le code ne mentionne à aucun moment le terme de gardien, mais parle au contraire d'exploitant.

En second lieu, les partisans de cette thèse se réfèrent au Code de l'aviation civile, qui fonde sa responsabilité sur la notion de profit et non sur la faute (3).

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 344.

(2) MAZEAUD et TUNC, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, T. II n° 1392, p. 382.

(3) LE GALCHER BARON, TGI Cahors 3 mars 1977, note, CJEG juillet 1977, p. 95.

Partisans de la théorie du profit L. et H. MAZEAUD soutiennent que le terme exploitant désigne celui qui tire profit de l'aéronef et qui s'en sert pour obtenir des bénéfices (1).

Afin de défendre leur conception, ces auteurs réfutent la théorie de KAPTAL de l'exploitant-gardien.

Aussi, font-ils remarquer que si l'article 141-4 nouveau du Code de l'aviation civile rend solidairement responsables le propriétaire et l'exploitant, c'est précisément parce que l'un et l'autre tirent profit de l'aéronef.

Selon eux, le propriétaire et l'exploitant ne peuvent avoir en même temps la garde de l'aéronef, alors qu'ils en ont en même temps le profit (2).

Lisa BRUNSWICK partisan de la théorie du profit donne une définition de l'exploitant qui met en valeur le rôle économique de celui qui dispose de la chose. L'auteur s'en tenant à une pure notion terminologique écrit que l'exploitant "est celui qui met en oeuvre, qui utilise à son profit, qui tire parti..." (3).

(1) DAN N. STANESCO, La responsabilité dans la navigation aérienne, p. 187, 1951, Paris, Les éditions internationales.

(2) J. PINEAU, Les infractions à la circulation aérienne en droit français, Paris LGDJ, 1963, p. 187.

(3) Lisa BRUNSWICK, op. cit., p. 83.

Le Doyen HAMEL donne la définition suivante de l'exploitant :

"c'est celui qui doit supporter le risque ; or, le risque étant la compensation du profit, sera mis à la charge de celui qui retire le profit de la navigation" (1).

Enfin d'autres auteurs tels CHAUVÉAU (2), PINEAU (3) et WEILL (4) font une large part à la notion de profit.

A côté de ces défenseurs de la théorie du profit, une certaine jurisprudence attachée à cette théorie, a eu l'occasion de se prononcer à plusieurs reprises (5).

Le Tribunal civil de la Seine par un jugement en date du 17 février 1930 a consacré la thèse du profit.

(1) HAMEL, "loi du 1er juin 1924", Annales Dt commun, 1925, p. 9.

(2) Juris-classeur commercial 1961, Fascicule D, op. cit., p. 26.

(3) J. PINEAU, op. cit., p. 187.

(4) A. WEILL, Droit civil, Les obligations, Précis Dalloz 1971, p. 752.

(5) JM. BECET, La responsabilité de l'Etat pour les dommages causés par l'armée aux particuliers, p. 149, Paris LGDJ 1969.

En l'espèce, l'Union des pilotes civils de France, avait demandé à l'armée de participer au meeting qu'elle organisait. Au cours de cette manifestation, un appareil militaire blessa un spectateur payant.

Sur le fondement de l'article L 141-2 (ancien article 53 de la loi de 1924) se posait le problème de savoir qui, en l'occurrence, était l'exploitant d'aéronef. Deux voies s'offraient au juge.

Si le tribunal se fondait sur la théorie de la garde, l'Etat aurait dû être reconnu responsable en raison de son pouvoir de commandement sur l'appareil.

Si en revanche, le tribunal consacrait la théorie du profit, l'organisateur du meeting aérien, ayant perçu des droits d'entrée de chacun des spectateurs devait être déclaré responsable.

C'est cette dernière solution qui a été adoptée par le tribunal déclarant l'Union des pilotes responsable sans qu'aucune faute d'organisation ait été prouvée à son encontre (1).

Cette décision a le mérite d'être conforme à l'esprit du législateur de 1924 qui avait institué un système de responsabilité fondée sur le risque.

(1) Tribunal civil Seine, 17 février 1930, RTD Com. 1951, p. 604, CORNILLON c/ Union des pilotes civils de France.

Le même tribunal de la Seine le 2 décembre 1930 adopta la même jurisprudence dans l'affaire de Klairval c/ Sté de l'aéronautique club de France (1) mais condamne l'Etat sur le fondement du profit moral en raison du fait que l'armée avait à montrer la valeur de ses appareils et de ses pilotes.

Ce dernier jugement reprenait la thèse du profit de MM. LALOU et CHAUVREAU selon laquelle le profit peut être aussi bien moral que matériel.

Cette conception large du profit avait d'ailleurs été rejetée par JOSSERAND (2).

Le Tribunal civil du Puy le 8 avril 1952, à propos d'un accident survenu au cours d'une fête aéronautique organisée par un aéro-club, a jugé que "l'exploitant d'un aéronef ne peut être que celui qui tire profit de l'appareil" (3).

Il résulte d'une telle conception de l'exploitant, qu'un aéro-club dont l'activité est absolument désintéressée, ne peut en aucun cas être considéré comme exploitant au sens de la loi du 31 mai 1924. Dans une affaire similaire, un avion militaire en s'écrasant au sol au cours d'un meeting organisé par un aéro-club, avait causé des dommages au sol.

La Cour de cassation, par un arrêt du 19 octobre 1953 avait retenu que l'aéro-club était l'organisateur du meeting et que l'aéronef avait été mis à la disposition de celui-ci.

- - - - -

(1) Trib. civ. Seine, 2 décembre 1930, RDA 1931, p. 297.

(2) JOSSERAND, Transports, 2^e éd. n° 1014.

(3) Tribunal civil du Puy, 8 avril 1952, GP 1952 II 10.

Une telle décision est certes moins nette que les précédentes.

Peut-être faut-il y voir là encore une amorce de modification de la jurisprudence qui tendrait vers un rapprochement des deux théories.

Afin de montrer davantage l'intérêt d'un tel rapprochement, il serait souhaitable d'ébaucher une rapide critique de la notion de profit.

Deux points doivent être soulevés.

- En premier lieu, il convient de noter l'imprécision de la notion de profit. Les mêmes partisans du profit se querellent sur le point de savoir comment il faut entendre cette notion.

La vérité semble échapper à ce concept.

Entendue au sens large, la théorie du profit impliquerait que pourrait être déclaré responsable le propriétaire de l'aéronef qui participe même gratuitement à une manifestation aérienne sachant parfaitement qu'il en sera retiré un certain profit. Celui-ci ne sera peut-être pas décelable à première vue, mais consistera à faire connaître la marque de l'aéronef, les caractéristiques d'un avion, ou bien son équipement ultra perfectionné à un public qui sera le plus souvent initié à ce type de matériel.

Il ne s'agit pas dans cette optique d'un avantage monétaire immédiat mais plutôt de faire valoir.

Or dans le monde des affaires une telle pratique cache des intérêts financiers sans aucune mesure avec la recette à l'occasion du meeting et d'autre part chacun sait que dans le monde financier "l'acte gratuit n'existe pas".

Entendu au sens restreint, c'est à dire au sens monétaire du terme -ce qui signifierait que soit opéré un flux de monnaie en contrepartie du risque accepté- seul le propriétaire ayant participé moyennant finances pourrait être déclaré responsable.

Quelle voie convient-il de choisir ?

Il serait vain d'attendre une quelconque réponse du côté de la doctrine.

- En second lieu, il paraît utile de se référer à la loi.

Celle-ci dispose que "l'exploitant d'un aéronef est responsable...".

Une chose est à remarquer. Le législateur a employé le singulier en ce qui concerne la notion d'exploitant.

Or, si l'on se réfère à la conception extensive du profit deux personnes peuvent être déclarées responsables.

L'organisateur et le concurrent ayant causé le dommage seraient de ce fait reconnus responsables, et qualifiés d'exploitant. Il faut toutefois noter qu'on aboutirait de ce fait à un cumul de la théorie de la garde et du profit puisque l'organisateur ainsi que le propriétaire peuvent retirer un certain profit de l'opération, et quant à la garde, qu'elle ait été ou non transférée, elle interviendrait conjointement dans la détermination de l'exploitant.

- b) Le rapprochement des critères de la garde et du profit dans la responsabilité de l'organisateur

Après avoir étudié successivement la thèse de la garde et celle du profit, la plus grande logique devrait nous conduire à chercher une solution à la définition de l'exploitant en tenant compte des hypothèses les plus nombreuses et d'autre part des données les plus récentes de la jurisprudence et de la doctrine.

1) La doctrine nouvelle refusant cette
"summa divisio"

L'analyse de la doctrine montre qu'actuellement certains auteurs refusent d'adopter l'une ou l'autre des théories précédentes.

Il convient cependant de noter que cette doctrine dite nouvelle a pris jour il y a déjà plus d'une vingtaine d'années, et qu'elle ne cesse de progresser.

Pour la plupart de ces auteurs, la notion de profit et la notion de garde doivent nécessairement intervenir cumulativement dans la détermination de l'exploitant.

Cependant certains auteurs comme M. CHAUVÉAU semblent considérer le profit comme l'élément prédominant dans ce nouveau critère (1).

D'autres auteurs, tel M. Ch. LARROUMET, considèrent au contraire que si les deux notions doivent être conciliées, il faut faire une place beaucoup plus importante à "la maîtrise des opérations" (2).

La doctrine apparaît donc, dans ce cadre nouveau, toujours en proie à l'incertitude.

Notre méthode pourrait donc consister à étudier successivement l'école faisant primer la notion de profit, et celle lui préférant la notion de garde.

Pour les partisans de la notion d'exploitant primant le profit il convient de ne pas s'écarter de la théorie du risque voulu par le législateur de 1924.

(1) CHAUVÉAU, op. cit., p. 268 n° 520.

(2) Ch. LARROUMET, C. cass., 2^e Ch. civ., 17 déc. 74,
DS 75, p. 464.

Selon M. GEORGIADIS, les éléments de la définition de l'exploitant seraient au nombre de trois :

- l'initiative de l'organisation
- le profit
- et la surveillance ainsi que le contrôle des manifestations (1).

M. CHAUVÉAU va encore plus loin, considérant que

"la notion vraiment fondamentale de l'exploitation est le faire-valoir tandis que le profit n'en est que le résultat incertain. Elle suppose toute une série d'opérations de mise en état, d'équipement matériel, de recrutement de personnel, de direction et de contrôle, auxquelles la notion d'utilisateur est étrangère" (2).

Selon cet auteur la notion d'exploitant serait ainsi voisine de la notion d'armateur en droit maritime, lequel effectue des opérations de même nature pour des fins économiques.

Il serait ainsi souhaitable de faire supporter la responsabilité à celui qui, dans le but d'en tirer profit, accomplit ces opérations et possède ainsi, soit personnellement, soit par ses préposés, le contrôle de l'entretien et de la navigation de l'appareil.

(1) C. cass., 19 oct. 1953, RFDA 1953, p. 482,
Note E. GEORGIADIS.

(2) CHAUVÉAU, op. cit., p. 269.

Cet auteur note que l'avantage d'un tel critère est de remonter à la source du dommage.

Il ajoute, cependant, que dans certains cas, entretien et navigation peuvent se trouver sous deux directions différentes, auquel cas, l'auteur suggère de retenir la responsabilité de l'utilisateur qui aurait le contrôle de la navigation.

Pour M. LEMOINE, le législateur aurait envisagé la notion d'exploitant, comme étant celui qui n'a pas seulement la direction et la garde de l'aéronef, mais aussi comme celui qui bénéficie du profit que l'aéronef est susceptible d'apporter (1).

En parallèle à cette doctrine d'autres auteurs estiment que la notion de maîtrise doit être placée avant la notion de profit (2).

M. FLUCHON s'oppose à la conception de M. GEORGIADIS qui comme nous l'avons vu place la notion de profit au second rang et la garde au troisième rang.

Selon cet auteur s'appuyant sur une décision du 29 novembre 1950 (3) cette jurisprudence n'accorderait pas la place que M. GEORGIADIS a attribuée à la notion de profit : le jugement du tribunal situant le profit à la troisième place, et le contrôle à la seconde.

M. Ch. LARROUMET va beaucoup plus loin dans son analyse de l'exploitant primant l'idée de garde.

(1) DAN N. STANESCO, op. cit., p. 50.

(2) LARROUMET, op. cit., p. 464.

(3) Tribunal civil Versailles, 29 nov. 1950,
RFDA 1950, p. 103.

Pour cet auteur,

"ces deux points de vue opposés doivent céder devant une définition plus nuancée et aussi plus complexe dans laquelle il faut faire place non seulement au profit escompté, c'est à dire l'exploitation au sens économique du terme, mais aussi et surtout à la maîtrise dans les opérations qui ont pour objet l'utilisation et la circulation de l'aéronef" (1).

Il convient de remarquer le désir particulièrement important de cet auteur de faire primer "la maîtrise dans les opérations". Ce qui le distingue de la majorité de la doctrine.

Mais, à côté de cette doctrine nouvelle, il faut également noter la nette progression de la jurisprudence en faveur du rapprochement des deux critères.

2) La jurisprudence consacrant le rapprochement des deux critères

Un mouvement en deux temps s'est opéré à travers la jurisprudence.

Tout d'abord, une certaine jurisprudence avec une extrême prudence a amorcé un changement de cap en faveur du rapprochement.

Ensuite la jurisprudence la plus récente n'a pas hésité à consacrer le refus de cette "summa divisio" façonnée par la doctrine classique.

(1) Ch. LARROUMET, op. cit., p. 464.

Nous avons vu précédemment que l'arrêt de la Cour de cassation du 19 octobre 1953 (1) consacrait la thèse du profit.

Toutefois, si aux termes de cette jurisprudence, l'organisateur d'une manifestation aérienne est le plus souvent déclaré responsable en vertu de l'article L 141-2 du CAC, les tribunaux se basent pour motiver leurs décisions sur les principaux éléments suivants mis en avant par M. GEORGIADIS :

- initiative de l'organisation
- profit
- et subsidiairement, surveillance et contrôle des manifestations.

Ce qui doit retenir notre attention, c'est le fait que la Cour de cassation dans son arrêt du 19 octobre 1953, admet que l'arrêt attaqué a pu apprécier souverainement la qualité d'exploitant de l'organisateur de la fête aérienne en se fondant non seulement sur le profit retiré mais sur le pouvoir de direction et de contrôle de l'organisateur sur l'appareil mis à sa disposition.

Une telle conception vient effectivement amorcer revirement de la jurisprudence.

(1) C. cass., 19 oct. 53, Note B. GEORGIADIS,
op. cit., p. 485.

A cet égard, il faut rappeler un des attendus du Tribunal civil de Versailles, qui reprend cette motivation dans les termes suivants :

"Attendu (1) qu'il est constant, en fait, et non dénié que le meeting d'aviation qui a eu lieu à Villacoublay le 6 juillet 1947, a été organisé par l'Union des sociétés mutualistes et d'entraide de l'aviation, au profit de ses oeuvres, sous le patronage du Ministre de l'air ; que, l'Union a sollicité le concours gracieux des maisons de constructions aéronautiques, et notamment de la Société d'études et de constructions aéronavales dont elle a accepté la collaboration à la fête ; qu'elle a demandé et obtenu, toutes les autorisations requises et contracté les assurances garantissant les accidents pouvant être causés aux tiers au cours de ce meeting ; qu'elle a établi le programme de la fête et donné les instructions nécessaires à son exécution ; qu'elle a fixé et perçu des spectateurs le droit d'entrée prévu au programme, encaissant toutes les recettes et réglant toutes les dépenses de cette journée ; qu'il en résulte que l'Union des sociétés mutualistes et d'entraide de l'aviation doit être considérée, aux termes de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924, comme exploitante de l'avion qui a causé le dommage..."

(1) Trib. civ. de Versailles, 29 nov. 1950,
op. cit., p. 102.

Une telle jurisprudence, quelle que puisse être l'ordre de préférence établi entre le profit et la garde (1) consacre ainsi définitivement la conception nouvelle de la doctrine, et tient compte à la fois de ces deux notions.

Ce qu'il est intéressant de constater dans cette jurisprudence, c'est le fait que les différentes décisions ne se sont pas arrêtées à l'unique considération de la recette ou de la direction des opérations, mais bien au contraire de la combinaison des deux notions.

On notera, par ailleurs, deux décisions récentes qui ont définitivement cherché à combiner les deux critères.

Tout d'abord, le Tribunal de grande instance d'Avignon dans un jugement en date du 16 mai 1975 opposant EDF c/ Société Wassmer et Mutuelle générale française d'accidents (2) a donné une définition de l'exploitant d'aéronef.

En l'espèce, l'aéro-club vauclusien avait passé commande d'un planeur à la Société Wassmer.

Au cours des essais précédant la présentation de l'appareil, l'avion remorqueur appartenant à l'aéro-club organisateur, dut larguer précipitamment le planeur faute de carburant. Ce dernier, avant de s'écraser au sol, accrocha une ligne à haute tension.

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 345.

(2) TGI d'Avignon, 16 mai 1975, EDF c/ Sté Wassmer et Mutuelle générale française d'accidents, CJEG n° 299, mars 76, Note LE GALCHER - BARON.

Electricité de France ayant agi en réparation du préjudice causé il convenait de déterminer qui devait être déclaré exploitant de l'aéronef.

Les attendus du jugement sont, à cet égard, particulièrement nets quant à la voie choisie par les juges d'Avignon.

"Attendu qu'ainsi la Société Wassmer retirait le profit non éventuel ni problématique, mais immédiat et les utilités économiques de l'appareil ; qu'elle était donc l'exploitant au sens de la théorie : l'exploitant est celui qui 'tire profit' ".

"Attendu qu'elle répond aussi à la conception de l'exploitant-gardien puisque l'appareil prototype avait été amené de son centre d'Issoire par son représentant, que ce dernier avait effectué, à son bord, un premier vol, après l'avoir présenté aux membres du club qui allaient s'en servir ; qu'il installait chaque pilote, avant son vol, dans la cabine en lui renouvelant le 'briefing' et les conditions d'utilisation ; qu'ainsi, il apparaît que ladite société avait conservé la garde juridique de l'appareil, c'est à dire les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle".

"Attendu qu'il y a donc ici cumul des critères".

"Attendu que dès lors la Société Wassmer doit être considérée au moment où a eu lieu le vol qui a occasionné les dégâts, comme l'exploitant du planeur et déclarée responsable du dommage causé à l'EDF, l'aéro-club ne pouvant avoir cette qualité puisqu'il n'était pas libre de procéder aux essais selon ses vues et ses méthodes".

Une telle décision est particulièrement explicite.

Il s'agit ici sans aucun doute d'une jurisprudence nouvelle rejetant avec une particulière netteté la "summa divisio" de la doctrine et de la jurisprudence classique.

Le tribunal note ainsi, tout d'abord que la Société Wassmer tirait profit directement de l'opération, et relève ensuite que ladite société avait la garde du planeur.

Un autre jugement du Tribunal de grande instance de Cahors en date du 3 mars 1977 (1) s'inscrit dans la ligne de cette jurisprudence.

Au cours d'un meeting aérien organisé par le "Para-club de Cahors" réellement dénommé "Centre école de parachutisme de Cahors", un avion de voltige alors qu'il se présentait dans l'aire d'atterrissage, heurta une ligne électrique à moyenne tension et fut détruit.

Le Tribunal de grande instance de Cahors condamna l'organisateur de la manifestation aérienne en qualité d'exploitant.

Le jugement précisait que l'exploitant "est celui qui tire profit des évolutions de l'aéronef" et il a constaté que les organisateurs

"ont pour rôle de solliciter les autorisations, de fixer le programme des opérations, de requérir le concours des participants, de faire assurer le déroulement des épreuves, mais également de supporter les dépenses d'équipement et de fonctionnement et de retirer le profit provenant des droits d'entrée et d'embarquement, exigés des spectateurs et des passagers montant à bord des aéronefs".

(1) Tribunal de grande instance de Cahors, 3 mars 1977, EDF c/ Para-club de Cahors et autres, CJEG n° 314, juillet 1977, p. 91.

Néanmoins le jugement a fait également une application du critère de la garde en rappelant que les organisateurs assurent les pouvoirs de contrôle et de direction de la manifestation et que les pilotes

"assurent la conduite de leur aéronef...selon les directives qui leur sont données par les organisateurs du meeting".

Enfin il convient également de signaler un arrêt de la Cour d'appel de Nîmes (1) du 20 mai 1976 qui fait également une application cumulative des critères du profit et de la garde et qui a reconnu la qualité d'exploitant au vendeur d'un planeur qui avait endommagé une ligne électrique alors qu'il présentait son appareil aux membres d'un aéro-club.

Cette combinaison des deux critères semble avoir été adoptée définitivement par la jurisprudence. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

(1) Cour d'appel de Nîmes, 20 mai 1976,
CJEG nov. 76, n° 306, p. 160,
Aéro-club vauclosien c/ Société Wassmer et autres.

II - L'exploitant utilisateur de l'aéronef

Si dans la hiérarchie des responsables, le propriétaire utilisateur naturel de la chose, est le plus souvent déclaré responsable, la diversité des situations envisagées aboutit dans nombre de cas à des solutions différentes.

L'utilisateur de l'aéronef peut se concevoir à travers trois hypothèses différentes.

Le propriétaire peut être utilisateur de son propre aéronef.

Le locataire pourra également avoir cette qualité.

Enfin, le voleur, envers et contre tous, s'arrogera également l'utilisation de l'aéronef.

A chaque situation correspond une analyse particulière de la notion d'exploitant.

C'est ce que nous nous proposons d'étudier maintenant.

a) La responsabilité du propriétaire utilisateur de l'aéronef

La personne responsable pour les dommages causés aux tiers par l'aéronef est en principe son propriétaire.

Celui-ci est identifié aussi bien par le fait qu'il répond légalement de la navigabilité de son aéronef de par son inscription au registre d'immatriculation, que par sa qualité d'utilisateur.

- 1) Le propriétaire en tant que personne
inscrite au registre d'immatriculation

L'article D 121-2 précise

"qu'il existe un registre français d'immatriculation des aéronefs sur lequel sont inscrits les aéronefs dont les propriétaires sont français".

L'article D 121-2 alinéa 4 dispose que

"seuls peuvent être inscrits au registre les aéronefs possédant un certificat de navigabilité en état de validité, à l'exception des cas pour lesquels la réglementation en vigueur ne prévoit pas la délivrance dudit certificat".

Enfin l'article L 121-3 dispose

"qu'un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient à une personne physique française ou à une personne morale...".

L'immatriculation de l'aéronef confère donc incontestablement une responsabilité au propriétaire tant à l'égard des autorités qu'à l'égard des tiers.

Ainsi la compagnie aérienne dont toute la flotte est nécessairement immatriculée sera juridiquement l'exploitante des appareils qu'elle utilise.

Cette analyse semble corroborée par le fait qu'en vertu de l'article 141-4, le propriétaire est solidairement responsable avec le locataire. Théoriquement l'on pourrait à juste titre penser que la qualité d'exploitant est transférée au locataire (1).

Or il n'en est rien, sauf si la location est inscrite au registre.

C'est donc l'inscription du propriétaire qui le rend solidairement responsable avec le locataire.

Ceci se justifie dans la mesure où cette immatriculation confère aux tiers une garantie contre l'insolvabilité possible du locataire de l'aéronef.

2) Le propriétaire-exploitant en sa qualité d'utilisateur

Le propriétaire qui utilise son appareil, s'en sert dans son intérêt et à son profit. De ce fait il semble logique qu'il en assume la surveillance et les risques.

L'application des critères du profit et de la garde dans le cas du propriétaire utilisant son aéronef semble d'inégale valeur.

Le choix de la notion de profit adopté dans la majeure partie des cas pourra créer des situations inévitables pour les victimes dans l'hypothèse où l'exploitant utilisateur ne tire pas profit de son appareil.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 100.

En revanche la notion de garde semble plus souple dans une telle hypothèse.

La notion de profit paraît inadaptée dans le cas où le propriétaire utilise son appareil à titre gratuit.

En règle générale, le propriétaire utilisera d'ailleurs son aéronef à titre onéreux.

Le Tribunal civil du Puy (1) semble avoir reconnu cette situation en précisant

"que l'exploitant d'un aéronef ne paraît être que celui qui tire profit de l'appareil ; qu'il en résulte qu'un aéro-club dont l'activité est désintéressée, sauf dans le cas, qui n'est point celui soumis à l'appréciation du tribunal, de baptêmes de l'air payants, ne peut être considéré comme exploitant..."

L'exploitant d'un aéronef tirant profit de son activité et causant un dommage à la surface devrait de ce fait être déclaré responsable sur la base de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

Une telle conception s'inscrit dans la logique de la loi de 1924.

Cependant une telle logique menée à son terme aboutit à une inégalité choquante.

(1) Tribunal civil du Puy, 8 avril 1952, RGA 1952, p. 440, RFDA 1952, p. 289, Note GBB.

En effet, en cas d'activité bénévole c'est à dire n'étant source d'aucun profit pour le propriétaire, l'article 141-2 du Code de l'aviation civile ne trouvera pas d'application (1).

La victime au sol qui, aura malencontreusement subi un préjudice résultant de l'activité d'un propriétaire bénévole, ne pourra agir en responsabilité à l'encontre de ce dernier que sur la seule base des articles 1382 et suivants du Code civil.

Comment justifier une telle inégalité entre les victimes au sol, que le législateur de 1924 voulait protéger ?

La logique implacable de la responsabilité fondée sur le risque aboutit en fait à créer une discrimination entre les victimes appartenant à "l'humanité rampante" (2).

La jurisprudence a déjà eu l'occasion de consacrer ce principe ; dans un arrêt de la Cour d'appel de Nancy en date du 28 février 1951 (3).

(1) JF. BRUNA-ROSSO, La responsabilité civile des aéro-clubs, Thèse Toulouse 1976, p. 143.

(2) RIPERT, Rapport présenté à la Société d'études législatives, Bull. sté et légis. 1921.

(3) Cour d'appel de Nancy 28 février 1951, RFDA 1951, p. 335, RGA 1952, p. 76, Note MS, D 1951, p. 335, Lecanoet, aéro-club du Haut-Rhin c/ Veuve Basler.

Le pilote d'un avion appartenant à l'aéro-club du Haut-Rhin ayant aperçu un cycliste sur une piste interdite au public, dans le but de le chasser, effectua des piques à proximité de lui et le blessa mortellement.

L'aéroclub propriétaire de l'avion était au moment de l'accident le commettant du pilote.

La Cour d'appel de Nancy confirmant un jugement du Tribunal de Mulhouse (1) déclara l'aéroclub civilement responsable au sens de l'article 1384 du Code civil.

Une telle application du droit commun lorsque la notion de profit est absente ne nous paraît pas équitable.

Cette discrimination (1) entre les victimes au sol nous semble en fait peu conforme à l'esprit du législateur qui souhaitait, au contraire protéger les tiers à la surface dans leur totalité contre les risques de l'air. A la question de savoir si la responsabilité délictuelle devait être adoptée dans le cas de dommages causés au sol par un aéronef, M. RIPERT concluait par la négative :

"La situation éminente de l'aéronef, déclarait-il, le met à l'abri des coups venus du sol, cependant que ceux qui sont rivos au sol doivent subir les conséquences des atterrissages, des chutes et des délestages. Il n'y a pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives. A des pouvoirs exceptionnels doit correspondre une responsabilité spéciale".

(1) JF. BRUNA-ROSSO, op. cit., p. 144.

"Celui qui met en circulation un appareil volant crée pour l'humanité un risque exceptionnel doit en supporter les conséquences"(1).

L'inadaptation du critère du profit nous incite à nous tourner vers le critère de la garde.

La notion de garde se caractérise par sa plus grande souplesse.

Cette notion a été retenue par un arrêt de la Cour d'appel de Douai du 5 février 1932 (2).

Un élève-pilote à l'Ecole d'aviation Caudron étant aux commandes d'un appareil, alors qu'il exécutait les instructions que lui transmettait son moniteur, avait blessé mortellement le sieur Coyon qui circulait sur le terrain.

La Cour d'appel de Douai relève que :

"l'imprudence commise par Ramey et Schmeltz, le premier en exécutant, et le second en prescrivant une manoeuvre éminemment dangereuse, est la cause de l'accident dont le docteur Coyon a été victime, qu'ils doivent donc être déclarés responsables des conséquences dommageables de cet accident".

(1) G. RIPERT, op. cit.

(2) Cour d'appel de Douai, 5 février 1932, GP 1932, I p. 834.

L'application du critère de la garde, en l'espèce, permet à la Cour de déclarer l'école d'aviation civilement responsable des dommages causés à Coyon. Une telle décision a le mérite d'être équitable et de prendre en considération la situation de subordination dans laquelle l'élève-pilote se trouvait.

Cette même jurisprudence a également été consacrée par un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier du 30 mars 1950 (1).

Le pilote d'une compagnie de transport aérien "Les avions bleus" avait causé un accident mortel lors de l'atterrissage, à une personne qui avait stoppé son véhicule afin de le réparer.

La Cour d'appel de Montpellier avait retenu la responsabilité de la compagnie de transport aérien, au motif que bien que la chose dommageable ait été confiée à un préposé en vue de son fonctionnement, le commettant n'en avait pas moins conservé la garde.

Ainsi donc le propriétaire qui confie son appareil à l'un de ses préposés, en demeure le gardien c'est à dire l'exploitant selon cette jurisprudence.

(1) Cour d'appel de Montpellier, 30 mars 1950,
RFDA 1951, p. 333.

b) La responsabilité du locataire utilisateur
de l'aéronef

La jurisprudence et la doctrine semblent être d'accord sur le point de savoir qui doit être responsable en cas de location d'aéronef.

Chacun s'accorde à dire que l'aéro-club ne peut être responsable des dommages causés par ses membres (1).

En revanche l'analyse des textes du Code de l'aviation civile parlant de solidarité entre le propriétaire et le locataire conduit à adopter une conception différente.

1) La conception de la doctrine et
celle de la jurisprudence

La doctrine a cherché à déterminer quel était l'exploitant quand un aéronef appartenant à un aéro-club est piloté par l'un de ses adhérents.

Selon le Doyen CHAUVEAU (2) la qualité d'exploitant doit être recherchée à travers la notion de profit.

(1) BRUNA-ROSSO, op. cit., p. 145.

(2) CHAUVEAU, Droit aérien, p. 156.

Selon cet auteur :

"si les membres d'un aéro-club causent un dommage à la surface, ils en répondront dans les termes de l'article 141-2 du Code de l'aviation civile, car utilisant librement l'appareil à leur avantage ils en deviennent exploitants".

Monsieur le Professeur De JUGLART (1) adopte en revanche la thèse de l'exploitant gardien.

En fonction de cette théorie,

"les membres sont les gardiens des appareils qu'ils exploitent en tant qu'usagers du club.

L'association cesse d'être gardienne de l'appareil au cours du vol, le pilote ayant seul l'usage, la direction et le contrôle de l'aéronef qui lui a été confié".

De son côté, la jurisprudence (2) quel que soit le critère de l'exploitant qu'elle adopte, a toujours estimé que l'aéro-club ne pouvait être considéré comme responsable des dommages causés par ses membres, ceux-ci utilisant librement l'appareil à leur profit et ayant seul l'usage, la direction et le contrôle de l'aéronef.

(1) De JUGLART, op. cit., p. 156.

(2) Tribunal civil de Tarbes, 15 novembre 1950,
RFDA 1950, p. 427. TGI Brive, 14 juin 1972,
RFDA 1972, p. 297, C. cass. 3 octobre 1972,
RFDA 1972, p. 438, TGI Meaux 7 novembre 1973,
RFDA 1973, p. 55, Note GEORGIADIS.

2) L'analyse des textes

L'analyse de l'article 141-4 du Code de l'aviation civile semble apporter une autre réponse.

Cet article prévoit, en cas de location, une responsabilité solidaire entre le propriétaire et l'exploitant (1).

Une telle solidarité entre le propriétaire de l'aéronef et le locataire utilisateur irait à l'encontre des thèses doctrinales ainsi que de la jurisprudence.

Comme nous l'avons vu, un tel mécanisme s'explique essentiellement par l'inscription au registre du propriétaire (2).

Deux hypothèses doivent être envisagées.

En premier lieu, le propriétaire peut, tout en ayant loué l'aéronef à son locataire, ne pas avoir inscrit cette location au registre.

Dans ce cas le propriétaire sera solidairement responsable avec le locataire.

L'explication d'une telle responsabilité réside dans le fait que le propriétaire donne effectivement à la victime une garantie contre l'insolvabilité possible du locataire de l'aéronef.

En second lieu, le locataire sera seul responsable, à la condition que le contrat de location soit inscrit au registre.

De ce fait, le locataire sera tenu vis à vis des tiers en tant qu'exploitant utilisateur de l'aéronef, et se substituera par là, au propriétaire, par cette nouvelle inscription.

(1) Lisa BRUNSCHWICK, op. cit., p. 83.

(2) DAN N. STANESCO, op. cit., p. 51.

Toutefois, cette seconde situation trouve sa limite dans la faute prouvée à l'encontre du propriétaire, auquel cas le propriétaire serait à nouveau reconnu responsable de la chose.

Le problème qui se pose ainsi à nous réside dans le divorce entre la doctrine et la jurisprudence d'une part, et la loi d'autre part.

Il ne semble pas qu'en pratique un tel problème ait eu jamais à se poser.

La solution consisterait peut-être à voir dans la mise à la disposition d'un aéronef par le club au profit de ses membres, un prêt à usage et non un contrat de location (1).

c) La responsabilité du voleur utilisateur de l'aéronef

Le Code de l'aviation civile n'a pas prévu la responsabilité du voleur d'aéronef.

Sans doute, la rareté d'une telle situation explique cet oubli, mais la doctrine et la jurisprudence ont en revanche abondamment essayé d'y remédier.

1) La doctrine attribuant la responsabilité au propriétaire

M. KAPTAL à l'appui de sa thèse de l'exploitant gardien a posé le problème de savoir qui, en cas de vol de l'aéronef, devait être déclaré responsable.

(1) JF. BRUNA-ROSSO, op. cit., p. 146.

Soucieux de présenter aux victimes un débiteur solvable M. KAPTAL a cherché à identifier l'exploitant au gardien (1).

Selon cet auteur : si l'on entend par "exploitant" celui qui tire profit de l'aéronef,

"Qui sera responsable au cas où l'aéronef a été illégalement soustrait à son propriétaire et causera un dommage pendant qu'il sera employé par le voleur ?".

Selon cette analyse le voleur serait le responsable puisqu'il tirerait profit de l'aéronef.

C'est pourquoi l'auteur se référant à l'esprit du législateur de 1924 soucieux de préserver les victimes, se prononce pour la théorie de la garde qui aboutirait ainsi à rendre le propriétaire responsable en cas de vol d'aéronef (2).

Il est cependant possible de répondre à cette conception.

Il serait possible à l'instar de l'automobile de prévoir un fonds de garantie aéronautique qui résoudrait le problème.

D'autre part la jurisprudence depuis l'arrêt Franck semble fixée sur le problème de la responsabilité du voleur.

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 349.

(2) JP. EZANNO, Les conséquences soniques de la navigation aérienne en droit français, thèse Paris 1967, p. 197.

Partant de la même idée, mais d'un fondement différent, M. H. et L. MAZEAUD (1) écrivent que

"le gardien est celui qui a sur une chose un droit de direction, qu'il exerce ce droit par lui-même, qu'il le fasse exercer par ses préposés ou qu'il ne l'exerce pas. Il suffit qu'il ait un pouvoir juridique sur la chose sans qu'on ait à rechercher s'il en use, ni comment il en use".

Ces auteurs estiment donc qu'en cas de vol, le propriétaire doit rester responsable, "le voleur n'ayant aucun droit de direction".

2) La doctrine attribuant la
responsabilité au voleur

La thèse présentée par M. RIPERT dont la solution est nuancée paraît séduisante (2).

(1) H. et L. MAZEAUD, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, T. I, n° 1374 et suivants.

(2) Ch. civ. C. cass. du 21 février 1927, D. 1927, 1 99.

Selon cet auteur,

"la présomption de faute de l'article 1384 al. 1er ne repose pas sur la propriété ou l'usage de la chose, elle repose sur le défaut d'accomplissement de l'obligation légale de garder la chose dangereuse que l'on emploie.

Dès lors si la chose a été perdue ou volée, il ne peut plus y avoir d'obligation légale de la garder. La responsabilité du propriétaire ou de l'usager ne disparaît pas nécessairement, mais la question à envisager est toute différente ; il s'agit uniquement de savoir s'il y a eu négligence de sa part ayant permis le vol de la chose".

M. SAVATIER, (1) pour sa part, fonde la responsabilité sur le profit ; selon lui,

"le propriétaire de l'automobile n'en perd la garde juridique que lorsqu'il la confie à un personnage indépendant et dans l'intérêt de celui-ci... le voleur entendant se comporter comme propriétaire assume par là-même les risques de la chose dont d'ailleurs il profite seul".

Sur quel motif fonder cette responsabilité du propriétaire à qui on aurait soustrait la chose dont il profitait ?.

Il convient de rappeler que nous sommes dans le domaine du risque et que toute la doctrine qui se base sur l'article 1384 alinéa 1er et qui vaut en matière terrestre ne peut servir ici.

(1) SAVATIER, Note Dalloz 1931, 1 49.

Il serait également contraire à l'esprit de la loi de 1924 de faire intervenir la notion de faute.

Lisa BRUNSCHWICK (1) a cherché à concilier le légitime souci de la sécurité des tiers avec l'esprit de la loi.

Selon cet auteur la loi a essayé de concilier deux notions opposées, l'initiative et la sécurité. Or, selon elle

"le système de la responsabilité fondée sur le risque n'a point pour but d'entraver les activités nouvelles, mais d'en compenser et d'en limiter les dangers en épargnant à la victime de supporter les conséquences des cas de force majeure, des cas fortuits et des accidents dont la cause est inconnue".

Il semblerait ainsi que ce serait accroître inconsidérément l'insécurité juridique du propriétaire ou de l'exploitant que de le déclarer responsable de plein droit des dommages causés par son aéronef, alors même qu'il n'en a plus ni la garde ni le profit.

Cette thèse favorable à la responsabilité du voleur paraît avoir été reprise par la jurisprudence actuelle.

Avant le célèbre arrêt Franck (2) la jurisprudence rendait des arrêts fondés sur les deux conceptions.

(1) Lisa BRUNSCHWICK, op. cit., p. 97.

(2) Ch. REDNIES, 2 déc. 1941, Arrêt Franck, GP 1941, II, 467.

L'arrêt Franck du 2 décembre 1941 a mis fin à ces divergences jurisprudentielles et a définitivement déchargé le propriétaire de la responsabilité de la chose volée (1).

L'étude de l'exploitant en cas de dommage matériel direct nous a permis de mieux cerner la complexité de ce terme.

Les controverses au sujet de cette notion sont loin d'être épuisées.

C'est ce que nous verrons à travers l'analyse de la situation de l'exploitant en cas de dommage matériel par répercussion.

§ 2 LA NOTION D'EXPLOITANT EN CAS DE DOMMAGE MATERIEL PAR REPERCUSSION

La soudaineté du phénomène supersonique est ici encore l'élément caractéristique de ce fléau.

La situation particulière dans laquelle volent les avions supersoniques pose non seulement des problèmes de preuves, mais également des difficultés quant à la détermination de l'exploitant.

Celui-ci pourra être tantôt le propriétaire, tantôt l'utilisateur.

En ce qui concerne les avions étrangers, la notion d'exploitant a été relativement simplifiée afin de ne pas compromettre les intérêts des victimes.

C'est pourquoi, nous suggérons, de faire une distinction entre la notion d'exploitant et de propriétaire, et ensuite d'étudier le problème des dommages causés aux tiers et aux biens à la surface par les avions militaires étrangers.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 101.

I - La distinction de la notion d'exploitant et de propriétaire

Tandis que les auteurs se divisent sur la définition de l'exploitant, tous s'accordent à considérer que l'exploitant de l'aéronef n'en est pas forcément le propriétaire.

Aussi l'analyse de la jurisprudence nous permet-elle de distinguer les cas où il y a cumul de la notion, de ceux où il y a séparation de cette notion.

a) Le cumul de la notion d'exploitant et de propriétaire

Le propriétaire est l'exploitant normal de l'aéronef.

La jurisprudence a considéré dans certaines hypothèses qu'un cumul devait être opéré entre ces deux notions. Le problème se posait aussitôt de savoir quel fondement on allait adopter.

1) La jurisprudence se fondant sur le critère de la garde

La Cour d'appel de Poitiers le 23 décembre 1968 (1) infirmant un jugement ayant condamné solidairement l'Etat et la Société Dassault (SAMD), a décidé qu'en l'espèce, seul l'Etat devait être déclaré exploitant de l'aéronef ayant causé le préjudice.

(1) Cour d'appel de Poitiers, Ch. civ. 2è sec.,
arrêt du 23 décembre 1968, RFDA 1969, p. 313.

L'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers se fondant sur le critère de la garde a décidé que

"le fait que ces appareils aient été remis au constructeur pour un vol d'essai n'a pu avoir pour effet de transférer la garde à ce dernier",

car il ne saurait être dénié

"qu'au moment où l'Etat est devenu propriétaire par sa réception définitive, il a eu sur eux tout pouvoir de commandement, de direction et de contrôle et a été seul à en tirer profit".

C'est sur le même fondement qu'un arrêt de la Cour d'appel de Toulouse (1) du 5 juin 1974 a déclaré l'Etat responsable d'un de ses avions qui avait été remis à la SGAMD en vue d'une mise au standard et était néanmoins piloté par un équipage de cette société.

Selon les magistrats de la Cour de Toulouse,

"les termes mêmes du marché permettent de penser que les réparations, modifications et essais confiés à l'industriel, s'effectuent sous le contrôle constant des agents et organismes spécialisés de l'Etat".

L'Etat n'aurait donc pas transféré la garde de l'appareil aux pilotes de la Société Dassault.

(1) Cour d'appel de Toulouse (2è ch.) 5 juin 1974,
RFDA 1974, p. 292.

Mais ce critère de la garde a encore été employé par la jurisprudence afin d'imputer la responsabilité de la Société Dassault, cette fois propriétaire des appareils qui avaient causé un dommage.

La Cour d'appel de Bordeaux le 7 décembre 1966 (1) a fait application du critère du gardien, et a déclaré le constructeur responsable du "bang" provoqué par un avion destiné à l'armée, piloté par un préposé du constructeur au cours d'un vol de mise au point et de démonstration, avant les vols de contrôle effectués par les agents de l'Etat.

La Cour déclare ainsi, que

"les conditions de vol, de mise au point et de démonstration imposées par les marchés, et d'ailleurs acceptées par la Société Dassault, ne peuvent avoir pour effet d'opérer un transfert anticipé de la garde juridique des appareils qui étaient pilotés par les seuls préposés de la Société Dassault" (2).

La Cour d'appel rattache donc à la qualité d'exploitant-gardien des aéronefs, l'obligation de réparer le dommage occasionné.

(1) Cour d'appel de Bordeaux (1ère Ch.) 7 décembre 1966, D. 67, p. 239, Note Combaldieu, RTD Com. 1967, p. 273.

(2) CA Bordeaux, 7 déc. 66, RFDA 1967, p. 83.

La Cour de cassation (1) le 27 janvier 1969 a rejeté le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour d'appel de Bordeaux, consacrant également la théorie de la garde.

Cette thèse de l'exploitant-gardien n'a pas reçu l'approbation de toute la jurisprudence.

Une autre conception s'est fait jour à travers quelques arrêts récents, et qui consacre un rapprochement de ces deux notions.

2) La jurisprudence consacrant le rapprochement des critères de garde et de profit

Cette jurisprudence est apparue en ce qui concerne les "bang" supersoniques avec un arrêt de la Cour de cassation du 21 janvier 1971 (2).

En l'espèce l'Etat avait causé un dommage à la surface, du fait des bang provoqués par un aéronef militaire en mission.

L'Etat propriétaire de l'aéronef militaire, faisait voler son avion pour son propre compte et de ce fait la Cour de cassation n'a pas rencontré de problème en ce qui concerne la personne responsable.

(1) Cour de cassation (1ère Ch. civ.) arrêt du 27 janv. 1969
RFDA 1969, p. 175.

(2) Cour de cassation (2è Ch. civ.) arrêt du 21 janv. 1971,
RFDA 1971, p. 293.

Selon cette jurisprudence, l'exploitant serait celui qui à la fois tire profit de ses appareils et assure la direction et le contrôle de l'appareil.

Il faut certes entendre la notion de profit au sens large, mais une telle position consacrait le rapprochement des deux critères.

La Cour de Paris le 10 février 1975 (1) a également consacré cette thèse du rapprochement des deux critères.

L'Etat propriétaire d'un avion supersonique, Mirage IV, l'avait confié à la Société Marcel Dassault.

Au cours de ce vol d'essai, des dommages avaient été causés au sol. La Cour, fidèle à cette nouvelle conception de l'exploitant, déclara l'Etat responsable, car

"c'était bien l'armée de l'air qui avait conservé le pouvoir de contrôle, de commandement et de direction dans la navigation de l'avion Mirage IV... que le pilote de la Société aéronautique Marcel Dassault n'était que l'exécutant des instructions que lui donnaient le STA et le CEV... mais considérant que les pouvoirs de commandement, de direction et de contrôle sont insuffisants pour définir la qualité d'exploitant au sens de l'article 141-2 du Code de l'aviation civile... considère que cette mise au point était donc faite dans l'intérêt de l'Etat français ; que le profit consistait dans la recherche des performances désirées par l'armée de l'air pour l'usage des aéronefs".

(1) Cour d'appel de Paris (8è Ch.) 10 février 1975,
RFDA 1976, p. 515.

L'arrêt ajoutait que le seul profit à prendre en considération était le profit immédiat que l'Etat retirait d'un tel vol, alors qu'en ce qui concerne la SAMD il ne s'agirait que de profits éventuels.

Cette distinction importante apporte un élément nouveau à la théorie de l'exploitant.

Ce légitime souci de clarification de la notion d'exploitant d'aéronef a également été consacré par un arrêt récent de la Cour d'appel d'Aix (1).

La Société des avions Marcel Dassault était propriétaire d'un avion Mirage G 8.

Au cours d'un vol d'essai, ayant pour objet la mise au point de l'aéronef en vue de sa vente à l'Etat, l'avion causa des dommages à la surface, aux biens du Sieur Arnaud.

La Cour reprenant la thèse de la Cour de Paris du 10 février 1975, déclara le propriétaire responsable, au motif

"qu'il tirait profit de l'opération ; qu'à ce titre, ajouté à sa qualité de gardien de la chose, la SAMD agissait en tant qu'exploitant de l'avion au sens de l'article 141-2 du Code de l'aviation civile et se trouvait comme telle, responsable de plein droit des dommages occasionnés aux tiers".

(1) Cour d'appel d'Aix en Provence du 19 octobre 1977,
Rôle n° 76, 1191, Copie n° 399, 1977.

L'étude du cumul de la notion d'exploitant et de propriétaire nous a montré que la jurisprudence divisée sur le fondement de la notion d'exploitant tendrait actuellement à se fonder, à la fois, sur les critères du profit et de la garde.

Mais, la jurisprudence dans d'autres hypothèses a fait une analyse différente de la notion d'exploitant, se prononçant tantôt pour la distinction entre la qualité de propriétaire et d'exploitant, tantôt pour la responsabilité conjointe.

b) La séparation de la notion d'exploitant et de propriétaire

Depuis longtemps la doctrine et la jurisprudence s'accordent à ne pas confondre nécessairement le propriétaire et l'exploitant.

C'est ce qu'une partie de la jurisprudence a décidé à travers toute une série d'arrêts.

Cependant cette même jurisprudence distinguant nettement entre l'exploitant et le propriétaire, se prononce tantôt pour le rapprochement des deux critères sur la tête de l'exploitant non propriétaire et refuse dans d'autres hypothèses de s'engager dans la polémique existante sur cette même notion et cherche de ce fait un refuge dans la responsabilité solidaire du propriétaire et de l'utilisateur.

Ces deux courants jurisprudentiels nous permettent de suivre la ligne de celle-ci en ce qui concerne la séparation de la notion d'exploitant et de propriétaire.

- 1) La jurisprudence consacrant le rapprochement des critères sur l'exploitant non propriétaire

Le Tribunal de grande instance de Tarascon le 22 avril 1970 (1) a déclaré l'utilisateur d'un Mirage 3 A appartenant à l'Etat, responsable des dommages causés aux biens à la surface.

Pour fonder sa décision, le Tribunal s'est référé cumulativement aux notions de garde et de profit.

Le jugement du 22 avril 1970 définit l'exploitant comme celui

"qui tire profit de l'usage de la chose à la condition cependant que les pouvoirs de direction et de contrôle dont il dispose soient suffisamment caractérisés et juridiquement établis pour justifier le profit tiré directement de l'usage de la chose".

Selon les juges de Tarascon, il ne serait pas possible de prétendre que la SNECMA accomplissait un travail à titre gratuit et qu'ainsi, elle retirait un profit des travaux d'essais qu'elle effectuait.

Se posant, d'autre part, le problème de savoir si ladite SNECMA était libre de procéder aux essais, selon ses vues et ses méthodes, les juges ont décidé que le contrat de marché prévoyait que l'Etat ne devait être informé qu'à posteriori.

(1) Tribunal de grande instance de Tarascon 22 avril 1970, RFDA 72, p. 322.

La SNECMA, simple utilisatrice de l'appareil, était donc qualifiée d'exploitante du fait de l'application cumulative des critères de garde et de profit.

Le Tribunal de grande instance de Narbonne (1) rappelant préalablement que la qualité d'exploitant ne saurait être confondue avec celle de propriétaire, a déclaré l'exploitant non propriétaire responsable des dommages causés par le franchissement du mur du son.

En l'espèce, un avion appartenant à la Société Dassault et piloté par un de ses préposés avait franchi le mur du son au-dessus d'une région.

A la suite de la déflagration provoquée par cet avion, la toiture de l'immeuble du Sieur Lachaud s'était effondrée.

La particularité résidait dans le fait que le mirage effectuait un vol d'essai au titre d'un marché administratif, défini dans l'intérêt de l'Etat, et que les programmes d'essai en vol étaient définis et approuvés préalablement, par le service aéronautique de l'armée.

La décision du Tribunal de grande instance de Narbonne ne surprend donc pas. Il s'agit de l'adoption d'une jurisprudence déjà bien établie, consacrant le mariage des deux théories.

Ce jugement a d'ailleurs été confirmé par un arrêt de la Cour d'appel de Montpellier (2) en date du 24 mai 1977, qui rappelle que la Société Marcel Dassault a réellement prouvé sa subordination face à l'Etat, et ne pouvait retirer qu'un profit indirect et non immédiat.

(1) Tribunal de grande instance de Narbonne 30 oct. 1975, RFDA 1976, p. 272.

(2) Cour d'appel de Montpellier 24 mai 1977, Copie n° 75 / 1724.

Mais, cette jurisprudence ne doit pas nous laisser croire que la majorité des décisions adoptent cette attitude.

Une certaine jurisprudence se caractérise au contraire par son refus de s'engager dans la polémique de la notion d'exploitant.

Celle-ci montre vraisemblablement le mieux, le malaise, résultant dans la jurisprudence, de la définition de l'exploitant.

2) Les hésitations d'une jurisprudence cherchant un refuge dans la responsabilité solidaire

Un jugement du Tribunal de grande instance de Bressuire (1) du 27 juin 1967 caractérise cette tendance.

En l'espèce, l'Etat français avait fait effectuer un vol d'essai par la Société Marcel Dassault.

L'avion militaire piloté par un préposé de ladite société avait causé un dommage à la surface du fait d'une déflagration supersonique.

Le problème se posait de savoir qui était l'exploitant de l'aéronef en l'espèce.

Devant la complexité de la situation, le Tribunal de grande instance de Bressuire décida que la Société Marcel Dassault et l'Etat devaient être déclarés solidairement responsables.

A l'appui de sa thèse, il invoquait le fait qu'il y avait participation de plusieurs à un fait dommageable.

(1) TGI Bressuire 27 juin 1967, RFDA 68, p. 86, GP 67, II, 226.

Cette jurisprudence est selon nous critiquable et constitue un recul par rapport aux autres décisions dont nous avons montré l'intérêt.

En premier lieu, le législateur parle d'exploitant en employant le singulier, ce qui signifie qu'il n'a à aucun moment voulu de la responsabilité solidaire.

En second lieu, cette jurisprudence encourt la critique en ce sens qu'elle refuse toute discussion sur la notion d'exploitant et choisit de ce fait la solution de simplicité.

Il fallait, selon nous, faire ici une application des notions de profit et de garde afin de déterminer l'exploitant.

Or, en l'espèce, celui-ci ne pouvait être que l'Etat qui dirigeait les opérations, et d'autre part retirait un profit immédiat et direct de celles-ci.

Devant l'incapacité d'une jurisprudence, qui refuse de prendre ses responsabilités, il serait peut-être souhaitable qu'un accord intervienne entre la Direction des affaires administratives judiciaires et contentieuses, les Sociétés constructives et leurs assureurs. Cependant un tel accord a peu de chance de voir le jour (1).

La solution réside certainement dans une autre conception de l'exploitant.

A notre avis, dans le cas des vols d'essais, il ne serait pas logique d'attribuer une quelconque responsabilité au constructeur. Ceux-ci étant effectués au profit de l'Etat et sous sa direction, il ne serait pas logique d'en décider autrement.

De plus, nous pensons que le constructeur dans un cas pareil n'est tenu que d'une obligation de moyen.

(1) Les dommages attribués aux bang, DAAJC,
Réunion des 11-12-13 octobre 1972, Jaulin.

Ceci s'explique par le fait qu'imposant à l'industriel une mission périlleuse, il ne saurait être question de lui imposer une obligation de résultat.

Enfin, il serait vraisemblablement utile d'établir à l'encontre du propriétaire de l'aéronef une présomption (1).

Celle-ci obligerait ainsi le propriétaire à prouver le transfert de la garde ainsi que le fait qu'il ne retire de l'opération aucun profit immédiat.

Il serait vain de croire que les problèmes posés par les avions supersoniques se résument à ceux que nous venons de voir.

Les impératifs de la défense nationale font que dans certains cas le ciel français peut être traversé par des aéronefs étrangers ayant obtenu une autorisation des autorités compétentes.

Une telle situation entraînera automatiquement de nouveaux problèmes quant à la détermination de l'exploitant.

II - La notion d'exploitant et le problème des avions militaires étrangers

Une difficulté supplémentaire et d'importance pour les victimes risque de se poser dans la mesure où nous ne sommes plus en présence d'un avion militaire français, mais étranger.

Lorsque la France était un pays membre de l'OTAN, les aéronefs des autres pays membres avaient un droit de survol du territoire national.

(1) Cour d'appel Montpellier, op. cit., p. 4.

Une convention ayant été à ce sujet conclue en 1951 entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique nord, il importe d'en étudier les modalités afin de déterminer la situation actuelle de la France depuis son retrait de l'OTAN en 1966, ainsi que ses conditions d'application.

a) Les parties signataires de la Convention de Londres du 19 juin 1951

Le Convention de Londres du 19 juin 1951, fut conclue entre les parties au Traité de l'Atlantique nord sur le statut de leurs forces (1).

Cette convention a été ratifiée par décret du 11 octobre 1952, en vertu d'une loi du 16 juillet 1952 (2).

1) Les différents pays ayant ratifié la Convention

Un certain nombre d'Etats ont, tout d'abord, conclu la Convention le 19 juin 1951 à Londres.

Par la suite, d'autres Etats s'y sont joints.

Parmi les pays présents à Londres le 19 juin 1951, l'on trouvait douze pays : la Belgique, le Canada, le Danemark, les Etats-Unis, la France, la Grande-Bretagne, l'Islande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège et le Portugal.

(1) JO du 21 octobre 1952.

(2) G. Palais 1952, II, 629.

Un certain nombre d'autres Etats ont rejoint ces différents pays signataires dont la République fédérale allemande, la Grèce et la Turquie (1).

Cependant la situation de la France peut sembler, depuis, différente puisqu'elle s'est retirée de l'OTAN en 1966.

2) Le cas particulier de la France

Cette convention, ayant été ratifiée par décret du 11 octobre 1952, a donc force de loi en France comme tout traité international ratifié et publié (2).

La France s'étant retirée de l'OTAN en 1966, on pourrait s'interroger sur le fait de savoir si la Convention devenait, de ce fait, caduque.

La Convention de Londres du 19 juin 1951 prévoit à l'article 19 la possibilité de la dénoncer expressément.

S'il est vrai que la France s'est retirée de l'OTAN, elle n'a pas à notre connaissance dénoncé expressément la Convention de Londres.

Il serait difficile de soutenir que le retrait de l'OTAN a rendu la Convention caduque, puisque celle-ci se réfère au Traité de l'Atlantique nord, auquel la France reste attachée.

Il est donc légitime de croire que la Convention demeurera encore en vigueur en France.

(1) J. CALMEJANE-COURSE et L. MOURGEON, Le bang, Les dommages causés à terre par les avions supersoniques, Librairies techniques 1969.

(2) Constitution du 27 oct. 1946, article 26 et Constitution du 4 oct. 1958, article 55.

Le retrait de la France des forces de l'OTAN aura eu pour seule conséquence d'interdire le stationnement permanent des forces alliées en France.

Toutefois, ceci ne saurait résoudre complètement tout problème, puisqu'il est encore des cas de séjour temporaire, notamment en ce qui concerne la marine et l'aviation.

La Convention s'appliquera donc en cas de survol du territoire français par un avion allié stationné à l'étranger.

b) Les conditions d'application de la
Convention de Londres

Le principe de la responsabilité de l'Etat français est prévu à l'article VIII paragraphe cinq de la Convention.

Cet article dispose que :

"l'Etat de séjour est responsable selon ses propres lois des dommages causés aux tiers du chef de tout acte, négligence ou incident dont une force est légalement responsable..."

L'Etat français sera donc responsable conformément aux dispositions du Code civil des dommages causés en France par les avions militaires des Etats ayant ratifié cette convention (1).

(1) Y. JOUAN, Les conséquences des vols à vitesse supersonique, Effets physiques sociaux et juridiques, RGAE 1969, p. 194.

1) La portée de cette Convention

La responsabilité de l'Etat français étant établie dans une telle hypothèse, il reste à savoir quelle est la portée exacte de cet art. VIII paragraphe cinq.

Les dommages causés par les avions militaires étrangers ne peuvent être occasionnés qu'à l'occasion d'un survol du territoire français.

L'article 131-1 du Code de l'aviation civile dispose que :

"les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français. Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire français que si ce droit leur est accordé par une convention diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation qui doit être spéciale et temporaire".

De ce fait, le survol doit être régulier (1). En d'autres termes il doit être accordé soit par une convention diplomatique entre Etats soit par une autorisation spéciale qui aurait été octroyée par l'Etat français.

A contrario, un avion étranger qui aurait enfreint cet article 131-1 du Code de l'aviation civile ne pourrait être couvert par la Convention de Londres.

La situation serait la même que dans cette dernière hypothèse, pour les dommages causés aux personnes et aux biens à la surface par un avion militaire étranger dont l'Etat ne serait pas partie à la Convention de Londres.

(1) J. CALMEJANE-COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 33.

Dans ce cas le recours devrait être effectué devant les juridictions et jugé selon le droit de l'Etat étranger concerné.

La jurisprudence a déjà eu l'occasion de se prononcer sur l'application de cette Convention.

Le Tribunal de grande instance de Bressuire dans un jugement en date du 17 octobre 1967 (1) a fait application de la Convention de Londres du 19 juin 1951.

En l'espèce, un avion supersonique avait occasionné à la dame veuve Bourdon des dommages à ses biens immobiliers chiffrés à 19.561,50 Francs. Faute d'identification de l'avion, se posait le problème de savoir qui devait être déclaré responsable.

Les juges de Bressuire vraisemblablement soucieux des intérêts de la victime ont estimé qu'en l'espèce, la Convention de Londres devait recevoir application, car il était prouvé que par élimination ni les avions de la Société Dassault, ni les avions militaires français, ni les avions militaires étrangers, ceux-ci devant demander l'autorisation, n'avaient survolé le territoire français au moment du dommage.

De ce fait, seul un avion militaire d'un pays membre de l'OTAN, qui à l'époque des faits n'avait pas à requérir d'autorisation, avait pu causer ledit dommage.

Mais une telle jurisprudence relativement libérale quant à l'application de la Convention, n'a pas toujours été partagée.

(1) Tribunal de grande instance de Bressuire 17 oct. 1967, veuve Bourdon c/ Etat français, RFDA 1968, p. 89, Note A. MOURY, D. 1967, p. 667.

Le Tribunal de grande instance de Montbéliard, le 14 décembre 1965, n'a pas cru devoir faire application de la Convention (1).

En l'espèce, une femme, s'étant approchée d'une charrette sur laquelle deux personnes chargeaient du foin, fut gravement blessée par le cheval qui avait été effrayé par les détonations balistiques d'une escadrille d'avions.

La victime, n'ayant pu à aucun moment déterminer la nationalité des aéronefs, le tribunal a cru bon de devoir la débouter.

Une telle jurisprudence moins sensible au préjudice de la victime, a vraisemblablement été influencée dans sa décision par le fait que le dommage s'était produit à la frontière suisse.

Or la Convention de Londres pouvait difficilement recevoir une application puisque la Suisse n'était pas partie à la Convention de 1951.

(1) Tribunal de grande instance de Montbéliard, 14 décembre 1965, RFDA 1966, p. 397, Note J. LACOMBE, RGAE 1966, p. 464.

2) La mise en oeuvre de la procédure
d'instruction des demandes
d'indemnisation

En ce qui concerne les demandes d'indemnités,
l'article VIII paragraphe cinq de la Convention de Londres
dispose que, celles-ci

"sont introduites, instruites, et les décisions
prises, conformément aux lois et règlements de
l'Etat de séjour applicables en la matière à ses
propres forces armées..."

En fonction de ce texte, la procédure à suivre
sera donc, la procédure française (1).

Dans les affaires de bang supersoniques, la
procédure relève de la région aérienne sur le territoire de
laquelle l'incident a eu lieu.

A cet égard, les généraux commandant les régions
ont reçu du ministre délégation de compétence pour prendre
des décisions d'allocation d'indemnités jusqu'à
50.000 Francs, et de rejet jusqu'à 100.000 Francs.

Ces dispositions permettent de régler à l'échelon
régional la presque totalité des dossiers, à l'exception des
cas très particuliers ou de ceux pour lesquels la décision
risquerait de faire jurisprudence.

(1) Max LITVINE, Droit aérien, Notion de droit belge et
de droit international, Bruxelles 1970, p. 312.

Une circulaire du 1er avril 1966, émanant de la direction de la gendarmerie et de la justice militaire, a donné des instructions précises sur la conduite à tenir par les autorités de police et les brigades de gendarmerie.

- Celles-ci doivent constater immédiatement les dommages en précisant, autant que possible leur nature et le montant de la réclamation de la victime.
- Elles doivent aussi recueillir les déclarations de la victime et des témoins (1).
- Indiquer avec précision les dates et heure exactes ainsi que la direction suivie par l'avion si elle a pu être relevée (2).
- Enfin, envoyer une expédition du procès-verbal au Général, commandant la région aérienne intéressée.

Ce procès-verbal est le document de base du dossier, car c'est lui qui en déclenche l'instruction.

Celle-ci va être effectuée à l'Etat-Major régional, d'une part par la division des opérations qui procède à l'enquête en vue d'identifier l'avion auteur présumé du bang, et d'autre part, par la direction régionale du commissariat qui exploite le dossier et établit un rapport juridique (3).

(1) JM BECET, op. cit., p. 153.

(2) J. CALMEJANE-COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 46.

(3) JP EZANNO, op. cit., p. 264.

Un tel examen comporte ainsi trois phases :

- la première phase concernant l'établissement de l'existence de la déflagration et l'identification de l'appareil, ne rencontre pas en général de difficultés car elle se fonde sur le procès-verbal d'enquête de gendarmerie, et sur le rapport d'enquête opérationnelle.

Cette dernière enquête a pour but de rechercher, parmi les vols contrôlés, si un vol supersonique a pu avoir lieu au-dessus de l'endroit, aux jour et heure du sinistre.

- la deuxième phase est la détermination du rapport de cause à effet. Il s'agira ici de déceler les effets de la déflagration et la concomittance du bang et du dommage.

- la troisième phase portera sur l'évaluation du dommage. Celle-ci ne présente pas de difficultés, puisque nécessitant simplement une expertise minutieuse (1).

Une fois l'instruction du dossier terminée, une décision devra être prise.

Celle-ci se fondera le plus souvent sur des présomptions suffisantes et une intime conviction résultant de la recherche de tous les éléments et indices susceptibles de venir confirmer ou infirmer l'imputation du dommage à la déflagration supersonique (2).

Un tel laxisme dans la recherche du responsable se justifie par la situation souvent difficile dans laquelle se trouve la victime.

Néanmoins, cette incertitude de la notion d'exploitant se retrouve à tous les niveaux.

- - - - -

(1) Max LITVINE, op. cit., p. 312.

(2) Y. JOUAN, op. cit., p. 194.

Une définition de l'exploitant en cas de dommage matériel serait nécessaire.

Selon nous, l'exploitant serait celui qui dispose du droit exclusif d'utilisation, ou à qui on aurait conféré le droit exclusif d'utiliser l'aéronef, sauf en cas de vol.

Une telle définition a le mérite, selon nous, de couvrir toutes les situations dans lesquelles se trouve l'exploitant, c'est à dire tant lors d'un meeting aérien, que lors de l'utilisation de l'aéronef ; et enfin, en matière de bang supersoniques, seule la situation du voleur d'aéronef serait tenue à l'écart. Ceci s'explique facilement, car le propriétaire se trouve dans l'impossibilité de conférer le droit exclusif d'utiliser l'appareil sauf négligence fautive de sa part, qui équivaudrait à un accord tacite, et aurait pour effet de le rendre responsable.

Dans le cas où aucune faute ne peut être reprochée au propriétaire, le voleur sort lui-même du cadre de cette définition et devient par là même responsable à part entière, ce qui rejoint tout à fait la conception de la jurisprudence de l'arrêt Franck (1).

Mais la difficulté de déterminer la personne responsable c'est à dire l'exploitant, ne se limite pas en cas de dommage matériel.

D'autres problèmes, certes différents, vont se poser dans le cadre de l'étude sur la notion d'exploitant en cas de dommage par pollution et nuisances.

(1) Ch. réunies 2 déc. 1941, op. cit., p. 467.

SECTION II :

DETERMINATION DU RESPONSABLE EN CAS DE POLLUTION ET
NUISANCES

La notion d'exploitant en cas de pollution et nuisances pose de délicats problèmes.

Il s'agira en effet de déterminer qui doit supporter la charge de ces préjudices (1).

La victime pourra assigner au choix soit l'exploitant d'aéronef, soit l'exploitant d'aéroport, en fonction de leur solvabilité respective et de certaines considérations de droit (2).

L'inadaptation des fondements classiques de la détermination du responsable apparaît ici avec une particulière acuité et c'est la raison pour laquelle il sera nécessaire de porter notre choix sur d'autres fondements.

La distinction entre le concept d'usager d'aérodrome et exploitant d'aérodrome nous permettra de mieux déterminer la personne qui doit supporter la charge en cas d'atteinte à l'environnement.

-
- (1) Marcel WALINE, La responsabilité des préjudices causés par le bruit des avions aux abords des aérodromes, W.J. GAUSHOF - VAN DER MEERCH, LGDJ 1972, T. 3, p. 734.
- (2) R. GOY, La lutte contre les nuisances des avions aux abords des aérodromes en France, RGAE 1973, p. 205.

§ 1 L'INADAPTATION DES FONDEMENTS CLASSIQUES DE LA
DETERMINATION DU RESPONSABLE EN MATIERE DE
POLLUTION ET NUISANCES

L'utilisation des critères du profit et de la garde ne saurait nous servir de base dans la détermination de la personne responsable.

Envisagé sous le double angle de l'exploitant d'aéronef et de l'exploitant d'aéroport, il nous est possible de constater l'impossibilité du recours aux critères du profit et de la garde.

I L'impossibilité du critère du profit

L'expression exploitant, prise à la lettre, signifie : celui qui exploite, qui tire un revenu ou un profit de l'appareil (1).

Cette conception peut être reprise tant à l'encontre de l'exploitant d'aéronef que de l'exploitant d'aéroport.

Nous nous attacherons donc à en montrer les limites.

(1) P. CHAUVREAU, op. cit. n° 519, p. 268.

a) La notion de profit de l'exploitant d'aéronef

Pour les partisans de la théorie du profit, l'exploitant serait celui qui fait valoir (1), qui utilise économiquement l'appareil (2).

L'argument de ceux qui voient dans les compagnies aériennes, les seules responsables des dommages causés à l'environnement aéroportuaire, insiste sur le fait que celles-ci utilisent économiquement l'appareil.

1) La notion de faire-valoir

Les auteurs favorables à l'application de ce critère en ce qui concerne l'exploitant d'aéronef, ne manquent pas de souligner qu'il s'agit d'exploitation commerciale des appareils (3).

Personne ne peut, en effet, nier que le profit est la recherche indispensable à la survie de toute exploitation commerciale.

La crise de l'énergie, qui a frappé de plein fouet les compagnies aériennes, a suscité de leur part, une orientation différente de leur gestion.

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 344.

(2) MAZEAUD et TUNC, op. cit. n° 1392, p. 382.

(3) JP. TOSI, L'affrètement aérien, Paris LGDJ 1977, p. 208.

Ce souci de rentabilité économique se retrouve dans l'élimination de certains avions gros consommateurs d'énergie, et dont l'emploi s'avérait d'une rentabilité moindre pour les compagnies.

Il faut, à ce propos, noter que la recherche d'une solution au problème de l'énergie a coïncidé avec celui du bruit.

Mais cette notion d'utilisation économique de l'appareil est également apparue dans la suppression de certaines lignes dont le profit était insuffisant pour les utilisateurs d'appareils.

Toutefois, il ne saurait être question de croire que la notion de profit ne connaît pas certaines limites.

2) Les limites à la notion de faire valoir

La notion d'utilisation économique de l'appareil connaît cependant certaines limites.

Les compagnies aériennes sont en effet tenues d'assurer un service public.

Ceci signifie que, pour des raisons d'ordre politique, économique et social, l'exploitation de certaines lignes déficitaires devra être maintenue.

C'est ainsi qu'en raison de l'éloignement des départements d'outre-mer, les lignes desservant ces secteurs doivent, dans le cadre de la mission de service public confiée aux compagnies, en assurer la liaison malgré une rentabilité non assurée.

Cet exemple, peut être repris dans d'autres domaines, et montre que les compagnies ne sont pas libres de se comporter en "industriel sauvage", uniquement soucieux de la rentabilité du service rendu.

On constate par là même, que les partisans de cette notion de profit peuvent difficilement s'appuyer sur un tel argument , puisque la rentabilité économique laisse place, dans certains cas, à la mission de service public qui peut être exempte de profit.

Mais la notion de faire-valoir a été également reprise à l'encontre de l'exploitant d'aérodrome.

b) La notion de profit de l'exploitant
d'aérodrome

L'exploitant d'aéroport est la personne morale qui assure la gestion de l'aérodrome.

Ce peut être, soit une personne morale de droit privé, soit une personne morale de droit public (1) dépendant dans ce dernier cas d'une collectivité publique ou d'une Chambre de commerce.

Le financement des opérations aéroportuaires se fera par le prélèvement de taxes et redevances imposées aux compagnies utilisatrices.

1) Le prélèvement des taxes et
redevances

Le budget des aéroports prévoit un compte appelé "recettes d'exploitation de l'aéroport" (2).

(1) R. GOY, op. cit., p. 211.

(2) cf Article R 253-1 du Code de l'aviation civile,
Chapitre III, Régime financier.

L'article R 224-1 du Code de l'aviation civile dispose que

"sur tout aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération, sous la forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- Stationnement et abri des aéronefs ;
- Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- Usage d'installations et d'outillage divers ;
- Occupation de terrains et d'immeubles..."

L'article R 224-2 du Code de l'aviation civile (1) précise que les taux des redevances sont fixés par le conseil d'administration en ce qui concerne l'aéroport de Paris, par l'exploitant pour les autres aéroports.

L'article R 224-4 du CAC déclare que ces redevances

"sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent".

(1) Décret n° 74-179 du 26 février 1974 article 1er.

L'article R 224-6 dispose enfin qu'au cas où la rentabilité ne serait pas assurée pour permettre le financement de la participation mise à leur charge, ces exploitants pourraient

"à titre exceptionnel et avec l'accord des ministres intéressés, payer les dépenses restant à couvrir au moyen de toutes recettes qu'ils sont autorisés à percevoir et, notamment en ce qui concerne les chambres de commerce, au moyen du produit des centimes additionnels à la patente".

Cette notion d'utilisation économique de l'aérodrome, nous incite à penser que la recherche du profit est ici aussi un élément déterminant de l'activité considérée (1).

Les exploitants de l'aérodrome ont le souci de faire valoir leur installation, ce qui s'entend de toute activité commerciale ou à caractère industriel et commercial (2).

Cependant, les exploitants d'aéroports réfutent cette argumentation fondée sur la notion de profit.

2) La critique de la notion de profit due au prélèvement des taxes et redevances

Les exploitants d'aéroports ne manquent pas de répondre que seuls les utilisateurs d'aéronefs tirent réellement profit de l'activité aéronautique.

(1) TGI Nice 9 déc. 1964, Note Derrida, D 1965, p. 221.

(2) JP. EZANNO, op. cit., p. 202.

Selon eux, le profit qu'ils retireraient d'une telle exploitation en serait qu'indirect par rapport à celui des compagnies aériennes qui utilisent les aéronefs.

D'autre part, les sommes consacrées au paiement des taxes et redevances sont aussitôt répercutées par les compagnies sur les passagers.

Il en va ainsi de la taxe parafiscale (1) dont le taux de la taxe a été fixé à un franc par passager embarquant à destination d'un aéroport du territoire français et à trois francs par passager embarquant pour toute autre destination.

Le recours à de tels arguments, de part et d'autre, montre l'incertitude de ce concept de profit vis à vis de la personne responsable des dommages causés à l'environnement.

Une semblable conclusion doit être formulée en ce qui concerne le critère de la garde.

II L'impossibilité du critère de la garde

L'exploitant est celui qui a un pouvoir de commandement, de direction et de contrôle sur l'appareil.

Une telle définition peut être opposée tant à l'exploitant d'aéronef qu'à l'exploitant d'aéroport.

Mais une pareille notion de la garde n'est pas exempte de critiques.

(1) Décret de 1973 art. 2 : Les modalités d'assiette et de recouvrement ont été précisées par l'arrêté du 13 février 1973 et l'article 6 du décret : la taxe devait représenter en 1975 un prélèvement de l'ordre de 26 millions.

a) La notion de garde de l'exploitant d'aéronef

L'argument employé par les partisans de la garde à l'encontre de l'exploitant d'aéronef dans le cas de dommage à l'environnement est, outre la notion de direction et de contrôle, celle d'usage de l'aéronef.

1) La notion d'usage

Selon cette conception, l'exploitant d'aéronef serait tenu des dommages causés par les évolutions de son appareil (1) ou par le survol lorsqu'il entrave le droit du propriétaire foncier.

L'utilisation de l'appareil par le pilote, préposé de la compagnie aérienne, confère à celle-ci la garde de la chose et entraîne automatiquement sa responsabilité.

Ainsi l'usage de l'appareil, appartiendrait uniquement au pilote de l'aéronef, ce qui permettrait d'attribuer la notion d'exploitant d'aéronef à la compagnie aérienne.

Toutefois, une telle conception de l'usage de l'appareil ne va pas sans quelques critiques.

(1) TOSI, op. cit., p. 209.

2) L'argument opposé à la notion d'usage

L'argument des compagnies aériennes consiste à dire qu'il ne saurait être question de confondre, les concepts d'usage et de contrôle.

Si le pilote a effectivement l'usage de l'appareil, il ne saurait en revanche, en avoir le contrôle (1).

L'usage de l'appareil signifierait que celui-ci en assure le fonctionnement, tandis que la notion de contrôle fait intervenir une idée de subordination à des ordres.

Or, il est incontestable que lors des procédures de décollage et d'atterrissage, le pilote n'a plus aucune initiative personnelle lui permettant d'user de l'appareil.

A compter d'une certaine zone d'approche, l'appareil est entièrement pris sous la tutelle de la tour de contrôle qui assure la sécurité et la régularisation du trafic.

Il est ainsi difficile de faire jouer le critère de la garde à l'encontre de l'utilisateur de l'aéronef alors que le contrôle effectif de l'appareil est assuré par l'exploitant d'aéroport.

C'est ce même argument qui va servir à conférer la garde de l'aéronef à l'exploitant d'aéroport.

b) La notion de garde de l'exploitant d'aéroport

A l'inverse se pose donc le problème de savoir s'il est possible de retenir le critère de la garde à l'encontre de l'exploitant d'aéroport.

(1) C. cass. 2è ch. civ. 17 déc. 1974, RFDA 1975, p. 185,
Note E. GEORGIADIS.

1) La notion de contrôle

Deux arguments peuvent être avancés en ce sens.

En premier lieu, la Compagnie de transport aérien TWA soutenait à l'appui de la Cassation (1) de l'arrêt de la Cour de Paris du 6 juillet 1971, que ce serait le service de contrôle de la navigation aérienne qui serait l'exploitant de l'aéronef.

Selon la compagnie aérienne, il s'agirait de directives obligatoires des services de contrôle de la navigation aérienne, qui ferait perdre à l'exploitant sa qualité pendant les procédures d'atterrissage et de décollage.

En second lieu, seul l'exploitant d'aéroport a le choix de l'implantation de l'aérodrome qu'il a sous sa garde. La même remarque doit être faite en ce qui concerne l'orientation des pistes d'envol.

L'aéroport ayant la garde de ses biens, c'est à dire de leur implantation, doit ainsi à ce double titre, se voir conférer la qualité d'exploitant.

Toutefois une telle affirmation a rencontré certaines oppositions.

2) La critique adressée à cette notion de contrôle

Une telle argumentation ne semble pas avoir été partagée tant par la doctrine que par la jurisprudence.

(1) C. cass., 2è ch. civ. 17 déc. 1974, DS 75, p. 464,
Note Ch. LARROUMET.

La jurisprudence est unanime pour réfuter cette conception.

Selon la Cour d'appel de Paris (1)

"le fait de respecter les procédures et consignes qui sont données aux compagnies à l'atterrissage et au décollage, et de satisfaire aux ordres de l'autorité légitime ne met pas obstacle à la mise en oeuvre de leur responsabilité".

Cette position avait déjà été affirmée par le Tribunal de grande instance de Paris (2) en 1970.

Mais la doctrine n'a pas non plus ménagé ses critiques devant une telle argumentation.

C'est ainsi que selon M. LARROUMET, bien que le pilote soit tenu d'obligations beaucoup plus strictes que le conducteur d'automobile devant les règles relatives à la police de la route, cela ne saurait permettre de considérer qu'il y ait eu transfert de la garde de l'appareil.

M. LARROUMET se réfère ainsi par analogie à l'entrée des navires dans les ports.

La même situation se pose, puisque le navire est confié exclusivement à un pilote qui doit exécuter la manoeuvre d'entrée et de sortie.

On considère, néanmoins, que le navire reste sous le commandement de son capitaine, malgré l'intervention du pilote, préposé temporaire de l'armateur (3).

(1) Cour d'appel de Paris 1ère ch. 6 juillet 1971, D 71, Somm. p. 166.

(2) TGI Paris, 4 novembre 1970, RGAE 1970, p. 418, RFDA 1971, p. 86.

(3) Ch. LARROUMET, op. cit., p. 464.

Ainsi selon cet auteur il serait

"peu conforme à la réalité de considérer que les directives obligatoires des services de contrôle de la navigation aérienne fassent perdre à l'exploitant sa qualité pendant les procédures d'atterrissage et de décollage".

Enfin, en ce qui concerne l'argument de la garde, pris au sens large, sur le choix du site, la longueur et l'orientation des pistes, il est aisé de répondre qu'en l'occurrence il n'est pas possible de prétendre que l'aéroport a choisi lui-même l'emplacement et l'orientation.

Selon cette conception, l'Etat semblerait le seul vrai responsable de ce choix.

Devant l'insuffisance de ces critères et leur impuissance à déterminer avec précision l'exploitant, il convient de se tourner vers d'autres solutions.

Certains auteurs, tel M. LEMOINE (1), se prononcent en faveur de la théorie du cumul des critères.

Selon lui, la notion d'exploitant "s'inspire des notions de profit et de garde associées".

Toutefois, nous ne pensons pas que la notion d'exploitant en cas de dommage par pollution et nuisances puisse être analysée selon les mêmes concepts qu'en cas de dommage matériel.

A notre avis, il convient nécessairement d'opérer une distinction entre la notion d'usager d'aéroport et d'exploitant d'aéroport.

- - - - -

(1) LEMOINE, Traité de droit aérien n° 896.

§ 2 LA DISTINCTION NECESSAIRE ENTRE L'USAGER ET L'EXPLOITANT

La notion d'usager de l'ouvrage public se distingue nécessairement de celle de maître de l'ouvrage public ou de concessionnaire.

Cette notion d'usager dans le domaine des dommages par pollution et nuisances ne peut être entendue de la même façon que la notion d'usager en cas de dommage matériel.

Alors qu'il est possible pour celui-ci de cumuler les notions d'usager et d'exploitant, ceci est peu conforme à la réalité pour l'autre.

Toutefois, l'affirmation de l'irresponsabilité de l'usager de l'aéroport implique une justification de la responsabilité du maître de l'ouvrage.

Les fondements qui nous serviront à démontrer cette responsabilité se distingueront totalement des concepts classiques généralement utilisés.

I La notion d'usager

L'impossibilité d'une conception unitaire de la notion d'usager apparaît selon que l'on se trouve en cas de dommage matériel ou en cas de pollution et nuisances.

Enfin, l'irresponsabilité de l'usager de l'aéroport, utilisateur de l'ouvrage, se justifie de par l'usage régulier qu'il en fait.

a) La dualité du concept d'usager

1) L'usager en cas de dommage matériel

Les dommages matériels, qu'ils soient directs ou par répercussion, se caractérisent par leur soudaineté.

Le caractère accidentel et brutal du dommage matériel est l'élément prédominant dans cette catégorie.

Une telle constatation influe nécessairement sur le concept d'utilisateur de l'aéronef.

Nous avons vu précédemment que l'utilisateur dans certains cas pouvait être considéré comme l'exploitant (1).

L'utilisateur-exploitant peut être soit le propriétaire, soit le locataire (2), soit enfin le voleur (3).

Le cumul du concept de la notion d'usager et d'exploitant en cas de dommage matériel trouve sa justification dans le fait qu'un seul acte est à l'origine du préjudice subi par la victime.

D'autre part cet acte considéré isolément est le fait du seul utilisateur, et non pas d'autres personnes intervenant dans la réalisation du dommage.

Mis à part les difficultés spécifiques au fondement de la notion d'exploitant, il est logique de concevoir que dans une telle hypothèse l'utilisateur soit responsable du dommage causé.

(1) JF. BRUNA ROSSO, op. cit., p. 143.

(2) CHAUVEAU, op. cit., p. 156.

(3) Ch. réunies 2 déc. 1941, op. cit., p. 467.

2) L'usager en cas de dommage par pollution et nuisances

A l'inverse du dommage matériel, le dommage par pollution et nuisances se caractérise par sa permanence dans le temps.

Le caractère accidentel n'existe pas ici.

Ceci procède donc d'une idée de répétition du dommage qui envisagé séparément ne serait pas nécessairement constitutif d'un préjudice.

Nul ne saurait prétendre que le simple passage d'un avion est à lui seul dommageable (1).

En revanche, le passage répété d'avions à intervalles rapprochés peut être source de nuisances sonores et de pollution atmosphérique.

Dans une telle situation, ce n'est pas l'utilisateur de tel ou tel avion qui doit être considéré comme responsable car, pris isolément l'utilisation d'un avion ne crée pas de préjudice par pollution et nuisances.

C'est la raison pour laquelle nous ne pensons pas qu'il soit possible de cumuler dans une telle hypothèse les notions d'utilisateur et d'exploitant.

L'utilisateur de l'aéronef est dans la situation juridique d'un usager de l'ouvrage public.

Cette situation résulte des textes mêmes du Code de l'aviation civile et consacre par là même l'irresponsabilité de l'usager de cet ouvrage public.

(1) R. GOY, op. cit., p. 208.

b) L'utilisateur de l'aéronef simple usager de
l'aéroport

1) La notion d'usager à travers les
textes

Il résulte de l'analyse des textes du Code de l'aviation civile que la situation des compagnies aériennes au regard des aéroports publics, est celle d'usagers de l'ouvrage public.

Selon l'article R 221-1 du Code de l'aviation civile (1) les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées peuvent utiliser l'aérodrome.

Cette distinction entre l'usager et l'aérodrome a été reprise par l'article R 224-1 du CAC qui dispose que

"sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous la forme de redevances...".

Cet article doit être complété par l'article R 224-4 du CAC selon lequel les redevances seraient dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments.

Les compagnies aériennes auraient donc, en vertu de ces textes, la qualité d'usagers de l'aérodrome.

(1) Article 2 du décret du 3 janvier 1959.

Ceci est corroboré par le fait que l'utilisateur de l'aéronef est débiteur de la taxe à l'égard de l'exploitant d'aéroport.

Selon MM. VEDEL et RIVERO (1) cette distinction entre débiteur et créancier couperait court à toute confusion entre exploitation et usage de l'aéronef.

Mais le concept d'usager est nécessaire et légitime.

L'article R 132-1 (2) dispose en effet, que les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Ce dernier élément qui confirme que les utilisateurs d'aéronefs ne sont que des usagers, apporte cependant un élément nouveau : celui de la légitimité de leur utilisation.

Ceux-ci, en effet, doivent user de l'ouvrage conformément à sa destination, et, d'autre part, respecter scrupuleusement les consignes d'itinéraire et d'altitude qui leur sont imposées par les autorités aéroportuaires.

Cette dernière constatation nous incite à penser qu'il ne saurait être question de rechercher une quelconque responsabilité de l'usager de l'aérodrome.

(1) G. VEDEL et J. RIVERO, Consultation demandée par la Compagnie nationale Air France.

(2) Article 4 du décret du 4 janvier 1959.

2) L'irresponsabilité de l'usager

L'usager ne saurait être confondu avec le maître de l'ouvrage.

La responsabilité de l'usager de l'ouvrage public ne devrait plus de ce fait être envisagée pour la réparation des dommages imputables à l'utilisation dudit ouvrage.

Selon le Professeur MODERNE, ceci reviendrait à "rendre responsables les utilisateurs de vespasiennes des mauvaises odeurs provenant de celles-ci" (1).

Le même exemple peut être pris en ce qui concerne des automobilistes usagers d'une autoroute et créant des dommages aux riverains du fait du passage répété des véhicules.

Les nuisances résultant de cette circulation intempestive ne sauraient incomber qu'au maître de l'ouvrage, et non aux utilisateurs de l'autoroute.

On aurait quelque peine à imaginer les riverains, demandant réparation à une société quelconque, du seul fait que ses camions et autres véhicules utilisent fréquemment cette autoroute.

La situation serait particulièrement irréaliste et la logique nous conduit à déclarer qu'il ne saurait à aucun moment être question d'une obligation de réparation à la charge de l'usager régulier de l'ouvrage.

La jurisprudence du Conseil d'Etat (2) du 26 octobre 1966 a pris nettement position.

(1) CE 23 novembre 1906, arrêt Bichambis, Rec. Lebon, p. 854.

(2) CE 3è et 10è SS réunies 26 octobre 1966, Demoiselles de Rocquigny, RGAE 1970, p. 210, Rec. Lebon 1966, p. 901.

En effet, l'arrêt éclaire parfaitement le problème de la responsabilité, en relevant

"qu'un tel dommage, à le supposer établi, tirerait son origine, non du bruit produit par un avion déterminé, mais de l'existence et de l'aménagement de l'ouvrage public que constitue l'aéroport".

Mais une telle explication ne saurait nous suffire. Il convient en effet, de préciser sur quel fondement l'on se base afin de déclarer l'exploitant d'aéroport responsable.

II La justification de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome

Notre principal souci résidera dans le fait de chercher un fondement qui dégage clairement la responsabilité de l'exploitant.

Or, nombre de systèmes déjà proposés, ont, à notre sens, l'inconvénient de ne pas dégager réellement cette responsabilité.

a) Le recours à la technique de la responsabilité causale

Ce problème de l'exploitant en matière de pollution nous incite à penser qu'il convient d'abandonner le système de l'équivalence des conditions, afin d'adopter le système de la causalité adéquate.

1) L'abandon du système de l'équivalence
des conditions

Un tel système ne met pas clairement l'accent sur le problème de l'exploitant.

Selon ce système, chacune des parties aurait, de par ses agissements, contribué à créer le préjudice.

L'utilisateur de l'aéronef serait à l'origine du trouble du fait que le bruit provient uniquement du fonctionnement des réacteurs et du passage des avions au-dessus des habitations.

De même l'exploitant d'aéroport serait également responsable du seul fait de l'implantation de l'aéroport près d'une zone habitée, ainsi que de l'orientation et de la longueur des pistes.

Il y aurait donc participation de l'utilisateur et du maître de l'ouvrage à la création du dommage.

La logique conduirait ainsi à condamner les deux responsables à réparer le préjudice solidairement.

Mais un tel système, aussi séduisant soit-il, ne saurait nous convenir.

Notre choix s'est plutôt porté vers un système supérieur, plus juste et rigoureux : celui de la causalité adéquate.

2) L'adoption du système de la causalité
adéquate

Ce système proposé par M. LARROUMET (1) réfute la conception consistant à dire que l'utilisateur d'aéronef est le créateur du préjudice.

Selon ce système, il convient de rechercher quelle est la cause première du trouble incriminé.

Cette analyse difficile a le mérite de la logique.

L'auteur part de l'article 131-2 du Code de l'aviation civile qui fait obligation aux aéronefs "d'atterrir et de prendre le départ sur les aérodromes régulièrement établis".

Or il est aisé de constater que le choix de l'implantation n'est en aucune façon imputable aux utilisateurs d'aéronefs.

M. LARROUMET note également que certaines compagnies ont été obligées par les pouvoirs publics d'utiliser tel aéroport plutôt que tel autre.

Enfin, selon nous, le vice spécifique à toute responsabilité de l'utilisateur réside dans son manque de logique et d'équité.

En effet, un tel choix se condamne de lui-même, du seul fait que la victime pour des raisons de procédure évidente, va devoir choisir un utilisateur parmi d'autres.

(1) C. cass. 17 déc. 1974, DS 1975, p. 445,

Note Ch. LARROUMET.

Une telle attitude consacrée par la jurisprudence⁽¹⁾ nous semble condamnable car nous ne pensons pas que le bruit puisse être ainsi divisé selon le bon vouloir des plaignants.

Une telle attitude ne se conçoit que parce qu'elle est basée sur une analyse erronée.

Selon nous, la pollution sonore ne se divise pas, et le recours aux experts afin de déterminer la part de chacun, nous montre l'imperfection d'un tel raisonnement.

C'est la raison pour laquelle nous pensons avec M. LARROUMET que

"la cause adéquate de ce trouble réside essentiellement dans l'implantation de l'aéroport".

Cette justification de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome doit également trouver son fondement dans le concept d'égalité.

b) Le recours au fondement de l'égalité

Le problème de l'égalité doit être envisagé sous le double angle de l'exploitant responsable, et du principe de l'égalité des propriétés voisines.

(1) TGI Nice, D 65 221, Note DERRIDA, JCP 65 II 14074, Note De JUGLART, CA Nice, D 66 J. 282, DERRIDA, RTD Com. 66 416 et 1063, Note E. du PONTAVICE, C. cass. 8 mai 68, D 68 J. 609, JCl. 68 IV 103 et II 15595, Note de JUGLART et du PONTAVICE, C. cass. 17 déc. 1974, DS 75, p. 441, Note LARROUMET.

1) L'exploitant personne unique et déterminée

Le principe de l'égalité nous oblige à dénoncer l'erreur de notre droit procédural qui permet à la victime de choisir un des auteurs présumés du dommage.

Or nous savons tous à quelles conséquences un tel principe conduit.

La Compagnie Air France, lors de l'affaire de Nice (1) avait été assignée en réparation du seul fait de ses appareils.

De ce fait, elle n'était pas recevable à appeler en garantie les treize autres compagnies qui n'avaient pas à répondre des appareils de la Compagnie Air France.

Pour se justifier le tribunal précisait que

"le dommage que peuvent causer les appareils de chaque compagnie est séparément mesurable en fréquence et en intensité".

Or c'est précisément contre une telle affirmation, et les conséquences injustes qui en découlent que nous nous dressons aujourd'hui.

Nul ne peut prétendre en toute honnêteté qu'il est possible de partager le bruit ou la pollution atmosphérique.

Un tel illogisme conduit à une grave injustice sur le plan de la détermination de la personne responsable.

(1) TGI Nice 9 déc. 64, RGA 1964, p. 418.

Nous avons vu que nos préférences allaient sans aucune ambiguïté en faveur du système de la causalité adéquate, qui avait le mérite de ne déclarer qu'une personne responsable, car elle était à l'origine du préjudice.

De ce fait, déclarer l'utilisateur d'aéronef responsable, ne pourrait à la limite se justifier sur le plan de l'égalité qu'à condition que tous les utilisateurs soient assignés.

Ceci n'est pas possible pour des raisons d'ordre économique faciles à saisir.

C'est pourquoi, nous pensons que l'exploitant d'aéroport a, outre les raisons pour lesquelles nous justifions notre choix, l'avantage d'être un exploitant unique et déterminé.

Cette solution que commande l'égalité nous semble être la solution la plus sage au problème épineux du responsable en matière de pollution.

Mais le principe d'égalité doit également être employé en ce qui concerne les rapports entre propriétés voisines.

2) L'exploitant et le principe d'égalité des propriétés voisines

Une activité polluante et se trouvant à proximité d'habitations confère à la victime le droit d'obtenir une indemnisation, sans avoir à prouver la faute de celui dont l'activité, bien qu'utile et licite, lui cause un dommage.

Le problème est ici celui de l'égalité des propriétaires, auteur et victime du dommage.

Or l'exploitant d'aéroport propriétaire du fonds polluant est le seul qui soit, en fonction de ce principe, engagé vis à vis des propriétés touchées par la pollution.

La rupture d'équilibre financier entre les patrimoines met bien en présence, d'une part, l'exploitant d'aéroport, d'autre part les riverains de celui-ci.

LABBE écrivait en 1872 (1) que

"l'état naturel du sol engendre une sorte d'aménagement normal entre les propriétaires. Celui qui s'en écarte et cause un dommage même sans faute, doit le réparer".

Cette rupture d'équilibre entre les propriétés a été reprise par RIPERT (2) qui l'a considérablement étendue.

Ce sont toutes ces raisons qui militent, selon nous, en faveur de la thèse de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport.

Comme nous l'avons vu la notion d'exploitant ne recouvre rien de bien défini.

Certes, une telle généralité du terme a permis au juge de l'adapter à des circonstances, non prévues par le législateur de 1924, mais une certaine précision aurait certainement permis d'éviter l'incertitude qui règne tant en jurisprudence qu'en doctrine.

Nous pensons enfin, que la notion d'exploitant doit nécessairement être distinguée selon qu'il s'agit de dommage matériel ou de dommage par pollution, traduisant ainsi l'impossibilité d'une conception unitaire de la notion d'exploitant.

(1) S. 1872 I 354.

(2) G. RIPERT, De l'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines, Thèse Aix 1902, p. 399.

CHAPITRE II :

L'ACTION EN JUSTICE

Le demandeur dans une action en dommages-intérêts pour le préjudice causé par les aéronefs à l'environnement est le "tiers à la surface".

Celui-ci est toute personne qui ne participe pas à l'activité aéronautique au moment où le dommage se produit.

Tout tiers à la surface peut intenter une action en dommages-intérêts soit contre l'exploitant d'aéronef soit contre l'exploitant d'aérodrome.

Ce choix est fondé principalement sur les causes juridiques de l'une et de l'autre action.

La victime doit donc choisir la cause juridique de sa demande, et intenter son action contre l'exploitant qu'elle estime particulièrement responsable du bruit.

Cependant, l'action ne peut être mise en oeuvre qu'à certaines conditions, et doit être portée devant la juridiction compétente.

SECTION I :

LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTION EN JUSTICE

L'accès aux tribunaux est une liberté publique fondamentale, qui ne saurait être déniée en principe à personne.

Dans une société libérale et démocratique, le fait d'interdire à quiconque de se faire justice soi-même, a pour corrolaire indispensable la faculté reconnue à chacun, de saisir les tribunaux en vue d'obtenir un jugement.

Toutefois, ce principe est entouré d'un certain nombre de restrictions, tenant aux qualités et à la capacité requises pour agir.

§ 1 LES QUALITES REQUISES POUR AGIR

Selon MM. H. SOLUS et R. FERROT, la qualité serait le pouvoir en vertu duquel une personne exerce l'action en justice (1).

(1) H. SOLUS et R. FERROT, Droit judiciaire privé, Tome I, Sirey Paris 1961, p. 243.

Selon d'autres auteurs (1) la qualité serait plutôt définie comme étant le titre auquel un plaideur figure dans la procédure.

La question de la qualité pose donc le problème de savoir s'il convient d'identifier, qualité et intérêt.

A notre avis, dans le cas des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, les qualités requises pour agir nécessitent en particulier, un intérêt stable et matérialisé ainsi qu'un intérêt direct et personnel.

I Un intérêt stable et matérialisé

Les phénomènes de pollution et nuisances se distinguent par le caractère diffus du dommage.

Cette spécificité du préjudice a incité la jurisprudence à exiger que l'intérêt dont on se prévaut présente des caractéristiques propres à le définir.

C'est ainsi qu'est apparu à travers la jurisprudence l'exigence d'intérêts revêtant une certaine stabilité et une certaine matérialité.

(1) VIZIOZ, Etudes de procédure, Dalloz procédure civile, p. 34, GIVERDON, La qualité condition de recevabilité de l'action en justice, Dalloz 1952 ch., p. 85, GASSIN, La qualité, Thèse Aix en Provence 1955.

a) Un intérêt stable

L'exigence de la stabilité comme condition de l'intérêt pour agir peut légitimement faire croire que cette notion est en étroite relation avec celle du droit de propriété.

Pendant en dépit des positions doctrinales, la jurisprudence admet très souvent l'action des non-propriétaires pour la défense de leur intérêt personnel.

1) L'exigence d'un lien avec le fonds

La doctrine, dans le cadre de la théorie des troubles du voisinage, a, maintes fois, affirmé que seul le propriétaire disposait d'un intérêt stable et pouvait de ce fait exciper d'un intérêt pour agir.

L'affirmation de la prééminence du droit de propriété a conduit IHERING à écrire que les relations de voisinage étaient des rapports entre propriétés foncières (1).

Peu de temps après le Doyen RIPERT (2) affirme que l'individu était responsable, non pour avoir causé un préjudice à un individu considéré en tant que tel, mais plutôt pour avoir porté atteinte aux droits du propriétaire.

(1) IHERING, Des restrictions imposées aux propriétaires fonciers dans l'intérêt des voisins (oeuvres choisies, T. II, p. 101 et s.).

(2) RIPERT, De l'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines, Thèse Paris 1902.

Cette thèse a été reprise par M. PRAX (1) qui admet que c'est la qualité de propriétaire qui confère à la victime l'action en réparation.

Selon cette doctrine, l'article 544 du Code civil, tout en reconnaissant au propriétaire le droit de jouir et de disposer de sa chose de la façon la plus absolue, ne doit être entendu qu'à la condition de ne pas porter atteinte à la propriété d'autrui.

Toutefois, cette conception n'a pas été totalement suivie par la doctrine et a été considérablement assouplie.

2) L'assouplissement de cette exigence

La concordance entre les notions de stabilité et de propriété n'a pas résisté à une analyse plus poussée.

La doctrine précédente identifiait la qualité à l'intérêt.

Si, dans bien des cas, ces deux notions se rejoignent du seul fait que celui qui se prétend personnellement titulaire d'un droit propre, a, en principe, qualité pour le défendre, il ne saurait toutefois être question de les confondre systématiquement.

L'intérêt se distingue de la qualité en ce sens qu'il est fonction de l'utilité que présente l'exercice de l'action, alors que la qualité est une question de pouvoir (2).

(1) A. PRAX, Propriété et jurisprudence, Contribution à l'étude des rapports de voisinage, Thèse Montpellier 1933, p. 168.

(2) G. MARTIN, De la responsabilité civile pour faits de pollution au droit de l'environnement, Thèse 1976, p. 131.

Cette distinction a été exprimée par
COSMAS YOCAS (1), pour lequel,

"la qualité du propriétaire n'est pas une condition
de l'action en indemnité de la part de la victime
du trouble de voisinage...".

La même remarque a pu être faite par le
Professeur De LAUBADERE (2) qui déclare que le problème a
été essentiellement placé sur un terrain individualiste, à
savoir celui des intérêts pécuniaires des propriétaires
lésés et de leur dédommagement.

Il convient toutefois de ne pas rejeter en bloc
l'interférence entre la notion de stabilité et celle de
propriété.

Pour cela, il suffit de rechercher quelle peut
être la philosophie qui se dégage de cette notion de
stabilité.

Une telle exigence ne s'entend que dans le but
d'éviter une action en justice dont l'intérêt serait flou
et insuffisamment défini. C'est la raison pour laquelle les
auteurs de la doctrine précédente ont assimilé ces deux
critères de stabilité et de propriété.

Cependant, une pareille affirmation identifiant
la stabilité au droit de propriété est trop catégorique.

- - - - -

(1) COSMAS YOCAS, Les troubles de voisinage,
LGDJ 1966, p. 56.

(2) Le monde, 27 et 28 décembre 1964.

Il est possible de prétendre, comme l'affirme G. MARTIN (1), que l'intérêt qui serait fondé sur l'usage juridiquement établi d'un fonds, puisse servir de base à l'introduction de l'action en justice.

De ce fait, il ne serait pas possible au simple passant de se plaindre du bruit occasionné par le décollage ou l'atterrissage des avions, à défaut de pouvoir exciper d'un intérêt stable au sens où nous l'entendons.

Selon G. MARTIN, cette exigence d'une certaine stabilité concrétisée par le rattachement au fonds, ne constitue pas une condition particulière, et n'est destinée qu'à établir l'existence d'un véritable préjudice. Il s'agirait ainsi d'une confusion entre les notions d'intérêt et de préjudice.

L'exigence d'un intérêt stable s'inscrit cependant dans une suite logique de limites posées à l'action des victimes, afin d'éviter que des actions fondées sur des intérêts trop diffus ne puissent aboutir.

Cependant, la notion de stabilité n'est pas la seule qualité exigée par la jurisprudence.

Celle-ci pose également comme condition que la victime démontre un intérêt matérialisé.

b) Un intérêt matérialisé

Cette notion d'intérêt matérialisé pose le problème de sa signification.

Selon certains, il conviendrait d'entendre par intérêt matérialisé, les seuls intérêts économiques liés à la chose.

Selon d'autres, le préjudice moral devrait également être pris en considération.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 132.

1) La notion d'intérêt économique

Cette notion étroitement liée à la valeur du fonds, semblerait largement admise par la jurisprudence.

De ce fait, un particulier pourrait être amené à se plaindre de la baisse de valeur de son fonds, consécutive au passage incessant d'avions au dessus de son habitation.

Il convient de noter qu'une telle appréciation de la baisse de la valeur du fonds, ne pourrait être portée qu'à partir de la prise en considération du préjudice éprouvé (1).

C'est ainsi, qu'en fonction d'un préjudice important causé par le bruit et la pollution des avions, la jurisprudence serait amenée à admettre plus facilement que la notion d'intérêt économique puisse être prise en considération.

Il y a là, sans nul doute, une assimilation entre les notions d'intérêt et de préjudice.

La notion d'intérêt, fondée sur la patrimonialité de la chose, serait ainsi indissociable de l'importance du préjudice subi.

Si la jurisprudence limite le droit d'action aux intérêts qui sont liés à l'exploitation productive du bien, quelle position adopte-t-elle lorsque cette action est fondée sur un intérêt personnel, à caractère purement moral ?

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 137.

2) La notion d'intérêt moral

La jurisprudence admet également la recevabilité de l'action d'un "propriétaire oisif" (1).

Mais si la jurisprudence répare sous la qualification de préjudice moral, la perte de jouissance ou le préjudice d'agrément (2), force est de constater qu'il s'agit en fait d'une confusion de langage.

Selon H.L. MAZEAUD et A. TUNC (3) on qualifierait de dommage moral, celui qui n'atteint que le "domaine immatériel et invisible".

M. MARTIN affirme également dans sa thèse qu'il n'existe aucun exemple dans la jurisprudence d'action fondée sur un intérêt personnel à caractère purement moral.

Dans cette hypothèse, il faut admettre que l'exigence tacite d'un lien avec le fonds, interdit toute action fondée sur un intérêt moral.

Pour se fonder sur cette notion, il faudrait reconnaître qu'une personne puisse obtenir réparation du seul fait d'une atteinte portée à l'environnement.

Mais à côté de l'intérêt stable et matériel, un intérêt direct et personnel est également exigé.

(1) J. CARBONNIER, Droit civil, T. III, n° 58, p. 200.

(2) Civ. 26 février 1963, Bull. cass. 1963, I, p. 110.

(3) Traité, op. cit., T. I, n° 293.

II Un intérêt direct et personnel

Cette nouvelle exigence restreint plus encore la notion d'intérêt.

En l'occurrence, pour être admis à ester en justice, il faut en effet avoir été directement et personnellement lésé dans ses intérêts propres (1).

Ainsi, il n'est pas possible à un simple particulier de prendre l'initiative de saisir un tribunal en invoquant l'intérêt d'autrui.

Il doit s'agir d'un intérêt direct et certain, légitime et personnel.

a) Un intérêt direct et certain

L'intérêt n'existe que si l'activité aéronautique cause un dommage à l'environnement et lorsque la mesure sollicitée est de nature à le faire cesser ou à le compenser.

(1) De LAUBADERE, Traité de droit administratif 2^e édit. n° 633 et s., p. 350.

WALINE, Droit administratif 8^e édit. n° 760, p. 457.

VEDEL, Droit administratif, T. II, p. 361.

H.L. MAZEAUD et A. TUNC, op. cit. 5^e édit., T. II, n° 1878-5.

1) Un intérêt direct

Les dommages causés par les aéronefs à l'environnement peuvent toucher soit les personnes soit les biens à la surface.

Dans les deux hypothèses, le dommage qui en résulte doit être en relation directe avec l'activité aéronautique.

De ce fait, le grief doit de manière non douteuse, résulter de la situation litigieuse.

Ainsi, une personne atteinte de surdité, doit prouver que le préjudice dont elle souffre résulte directement de l'activité intense créée par la proximité de l'aéroport.

De ce fait, une personne qui travaillerait, durant la journée, dans des conditions qui sur le plan acoustique seraient susceptibles de provoquer une surdité, ne saurait invoquer un intérêt direct entre l'activité aéronautique et le préjudice.

Cependant l'exigence formulée doit être interprétée avec une certaine souplesse, en ce sens que dans nombre de cas, il sera difficile de prouver que le grief résulte de manière non douteuse de la situation litigieuse.

Il sera cependant impossible de recourir au juge pour l'entendre statuer sur une prétention, si cette situation n'est la cause d'aucun grief.

2) Un intérêt certain

Cette exigence est en étroit rapport avec la précédente.

L'appel fait au juge ne saurait se justifier si le mal allégué est purement éventuel.

Ainsi une personne riveraine d'un aéroport, ne saurait alléguer un préjudice du fait de la création éventuelle d'une piste nouvelle qui passerait au-dessus de son fonds.

Un tel préjudice ne revêt pas un caractère certain.

Le caractère éventuel du dommage ne peut permettre de recourir au juge sur le plan de la réparation du préjudice subi.

La jurisprudence emploie l'expression d'intérêt né et actuel (1).

Cette expression signifie que l'intérêt doit exister au moment même où la demande est formée.

Un intérêt éventuel et même hypothétique n'est pas de nature à justifier l'exercice d'une action en justice.

Il est ainsi inutile de saisir le juge lorsque l'intérêt invoqué demeure à l'état de simple expectative.

Selon MM. SOLUS et PERROT (2),

"comment mesurer l'importance de l'intérêt, et donc celle de la réparation convenable, si l'intérêt n'est pas encore né".

Cette terminologie prête cependant à confusion, en ce sens que dans certain cas, la méconnaissance de la règle de droit, peut ne développer ses conséquences dommageables que dans l'avenir.

(1) J. VAN COMPERNOLLE, Le droit d'action en justice des groupements, Université de Louvain 1971, p. 247.

(2) SOLUS et PERROT, op. cit., p. 204.

L'intérêt n'en demeurera pas moins né et actuel si le préjudice apparaît, dès à présent, comme la conséquence inéluctable d'une situation déterminée.

A côté de l'exigence d'un intérêt direct et certain, il faut également mentionner que l'intérêt doit être légitime et personnel.

b) Un intérêt légitime et personnel

L'importance et la complexité de cette notion d'intérêt se retrouve également en ce qui concerne la notion d'intérêt légitime juridiquement protégé et d'intérêt personnel.

1) Un intérêt légitime

Qu'il s'agisse d'un intérêt matériel ou moral, l'intérêt requis doit, en règle générale, être légitime (1).

Ce contrôle d'ordre moral de la part des tribunaux se traduit par l'expression couramment employée "d'intérêt légitime juridiquement protégé" (2).

Cette jurisprudence, se retranchant derrière cette notion d'intérêt légitime juridiquement protégé, avait rejeté la demande de la concubine, qui sollicitait la réparation du dommage que lui avait causé la mort accidentelle de son compagnon.

(1) V. VAN COMPERNOLLE, op. cit., p. 248.

(2) Cass. civ. 27 juillet 1937, DP 1938, I, p. 5,
Note SAVATIER.

Nous ne sommes pas loin de l'application de la règle "nemo auditur" en ce qui concerne ce contrôle d'ordre moral.

Or, dans notre domaine un tel intérêt signifie qu'un possesseur ne pouvant se retrancher derrière cette notion d'intérêt légitime, juridiquement protégé, ne serait pas admis à invoquer le préjudice subi du fait du passage des avions au-dessus du fonds sur lequel il se trouve.

C'est, au nom de ce principe, que ce possesseur ne pourrait obtenir réparation du préjudice subi.

Selon H. SOLUS et R. FERROT (1),

"la phraséologie de certains arrêts est révélatrice de l'incohérence de cette notion".

Ces auteurs reprochent à la jurisprudence de nier l'intérêt, par exemple, de la concubine qui vient de perdre son compagnon.

Or, selon eux, l'intérêt de cette concubine ne peut être contesté.

Le problème serait donc différent et déborderait la notion d'intérêt, pour mettre en cause l'existence même de son droit à réparation.

Sa demande ne serait pas irrecevable mais mal fondée.

Mais à côté de l'intérêt légitime, une autre exigence restreint encore la notion d'intérêt.

L'accès au prétoire n'est admis qu'à la condition de justifier d'un intérêt personnel.

(1) SOLUS et FERROT, op. cit., p. 203.

2) Un intérêt personnel

Ce dernier aspect de l'intérêt ne se confond pas avec les précédents.

Il rend la qualité requise pour agir, tributaire d'une condition nouvelle : celle de l'individualisation de l'action.

L'exigence d'un intérêt personnel revêt ainsi cette double signification, qu'il n'est pas possible d'agir dans l'intérêt d'autrui, de même qu'il ne saurait être question d'agir dans l'intérêt général.

La question pose peu de problèmes lorsqu'il s'agit d'un simple particulier, qui lui-même se prétend atteint dans ses droits.

En revanche, la question est plus délicate lorsque l'action est exercée par un groupement (1).

A ce sujet, le principe est que tout groupement doté de la personnalité juridique, a le droit d'ester en justice, de la même façon qu'une personne physique.

Cependant, l'intérêt n'est pas toujours personnel, et de ce fait certaines difficultés se présentent.

Si un groupement doté de la personnalité juridique a été directement lésé dans ses intérêts propres, qu'ils soient patrimoniaux ou extra-patrimoniaux, il est logique d'admettre l'action en justice de ce groupement.

Cette action qui défend des intérêts personnels est appelée "action sociale".

- - - - -

(1) SOLUS et FERROT, op. cit., p. 218.

Ainsi, une association de défense de riverains d'aéroports pourra dans le cadre de la défense de ses intérêts demander réparation pour le préjudice subi du fait du bruit occasionné par les avions desservant l'aéroport d'Orly et de Nice (1).

Comme nous avons pu nous en rendre compte, l'intérêt est un des concepts élémentaires qui est malaisément définissable.

La notion, délicate et difficile à cerner, permet, toutefois, au juge, de statuer sur l'objet d'une prétention.

Cependant, une analyse similaire doit être faite en ce qui concerne la capacité requise pour agir.

(1) Epoux Bodnar - Cie Ervé et Syndicat de défense des intérêts du quartier de Causade Sainte-Marguerite à Nice c/ Cie Air France, D. 65 Som. 224, Rec. Lebon 64, p. 789, JCP 65, II 14074, Note De JUGLART, D. 65, 221, DERRIDA.

§ 2 LA CAPACITE REQUISE POUR AGIR

La capacité d'agir en justice suppose deux conditions.

Il faut, tout d'abord, avoir le droit d'accès aux tribunaux, ce qui nécessite l'existence de la personnalité juridique du demandeur.

D'autre part, en ce qui concerne plus spécialement les personnes morales, la capacité ne leur est reconnue que dans la limite nécessaire à la réalisation du but en vue duquel elles ont été constituées, il s'agit de l'exigence de la spécialité des personnes morales.

I L'existence de la personnalité juridique

L'accès au prétoire est la possibilité de former valablement une demande en justice.

Celle-ci ne peut se concevoir que de la part d'une personne qui existe juridiquement.

a) Pas d'action sans personnalité

Comme le relève M. WALINE (1), partisans de la réalité et partisans de la fiction sont partis d'une idée commune, à savoir

"que la personnalité juridique ne peut être conférée à des collectivités quelconques que par assimilation à des êtres humains".

1) Définition du concept de personnalité

L'homme personne physique, est considéré comme personne, selon la science du droit.

Ceci sous-entend qu'il réunit toutes les conditions d'aptitude à l'attribution de droits subjectifs.

Le même raisonnement peut être tenu en ce qui concerne les groupements.

Cette même réalité bien qu'immatérielle réunit sur le plan juridique toutes les conditions pour être titulaire de droits subjectifs.

C'est cette réalité morale apte à être sujet de droit qui constitue la personne morale.

Cependant, il ne suffit pas que l'être moral, soit, de par sa nature, apte à avoir des droits. Encore faut-il que cette aptitude lui soit conférée par le droit.

En effet, le concept de personnalité juridique permet à la personne physique comme à la personne morale d'exercer cette action.

(1) WALINE, Traité élémentaire de droit administratif, 5^e édit., p. 158.

2) L'existence de la personnalité confère l'action

Le droit d'action étant un droit subjectif, la jouissance de ce droit implique que son titulaire soit sujet de droit au regard du droit positif, c'est à dire doté de la personnalité juridique (1).

Pour la même raison, seuls les groupements dotés de la personnalité juridique ont le droit de saisir les tribunaux.

Les groupements ne possédant pas cette personnalité juridique sont incapables d'ester en justice.

Toutefois, leurs membres pourraient, le cas échéant, exercer une action individuelle (2).

Bien entendu, il leur serait également possible de désigner un mandataire, qui à ce titre les représenterait tous.

Une telle action conserverait un caractère strictement individuel par application de la maxime "nul ne plaide par procureur".

Dans cette dernière hypothèse, les noms des mandants devraient figurer dans la procédure ; ce qui, d'ailleurs, risque d'interdire toute action si le groupement revêt une certaine importance.

Par conséquent, l'accès aux tribunaux, c'est à dire la possibilité de former valablement une demande en justice, ne peut se concevoir que de la part d'une personne qui existe juridiquement.

De la même façon, il existe un rapport entre le concept de personnalité et celui de capacité.

(1) J. VAN COMPERNOLLE, op. cit., p. 216.

(2) Trib. civ. Seine, 3 mars 1914, D 1915, II, p. 61.

b) Pas de personnalité sans capacité d'action

S'il ne peut exister de capacité juridique, sans personnalité, l'on ne peut, inversement, concevoir de sujet de droit sans capacité juridique.

1) Définition du concept de la capacité

La société libérale a fait du droit d'accès aux tribunaux, une liberté publique dont personne ne peut être privé (1).

Cependant, pour avoir le droit d'accès à ces tribunaux, il faut avoir la capacité d'exercer ce droit ainsi que la capacité de jouir de ce droit.

La capacité de jouissance implique qu'une action en justice ne peut se concevoir que de la part d'une personne qui existe juridiquement.

En ce qui concerne les personnes physiques, une action introduite par une personne décédée serait entachée d'une nullité absolue.

De même, en ce qui concerne les groupements, seuls ceux étant dotés de la personnalité juridique ont le droit de saisir les tribunaux.

Dans l'hypothèse de groupements non dotés de la personnalité juridique leur incapacité se traduit par l'impossibilité d'ester en justice.

(1) SOLUS et PERROT, op. cit., p. 263.

La capacité d'exercice est édictée dans le but de protéger certaines personnes incapables.

Le législateur a donc souhaité protéger ces personnes afin qu'elles n'exercent pas une action en justice qui n'aurait aucun fondement et qui aurait été intentée sans en avoir préalablement pesé les avantages et inconvénients.

C'est pourquoi, toute demande formée en violation des règles relatives à la capacité d'ester en justice est entachée d'un vice de nature à entraîner la nullité.

Toutefois, il s'agira de nullité relative, puisqu'il s'agit d'une incapacité de protection.

Cette capacité d'action revêt à notre avis une certaine importance, en ce sens que c'est cette même capacité qui va conférer la personnalité.

2) La capacité confère la personnalité

Les notions de capacité et de personnalité juridique sont étroitement liées.

La loi du 1er juillet 1901 a permis aux associations (notamment de riverains d'aérodromes) d'obtenir très facilement la capacité juridique. C'est cette capacité que consacre l'article 6 de la loi du 1er juillet 1901 lorsqu'elle édicte que

"toute association régulièrement déclarée peut, sans aucune autorisation spéciale, ester en justice".

Ce principe vaudra également lorsque l'association a fait l'objet d'une reconnaissance d'utilité publique.

C'est donc cette reconnaissance de la capacité d'ester en justice qui va conférer au groupement la personnalité juridique.

De ce fait, force est de constater qu'actuellement seules les associations non déclarées sont privées du pouvoir d'estimer en justice.

Là encore, l'importance de la capacité est primordiale, puisque à défaut de celle-ci, la loi ne confère pas au groupement la personnalité juridique.

Cependant, si l'exigence de la personnalité juridique est nécessaire pour ester en justice, l'être moral n'a d'autres droits que ceux réclamés par sa fin spéciale.

II L'exigence de la spécialité des personnes morales

Toute personne juridique est nécessairement titulaire de droits subjectifs, ne serait-ce que du droit à l'existence et du droit corrélatif de s'adresser au juge pour entendre reconnaître ou consacrer cette existence.

A la différence de la capacité juridique en ce qui concerne la personne physique, celle de la personne morale n'a d'autres droits que ceux que la loi lui attribue expressément.

Ce principe de la spécialité mérite certaines explications ; il conviendra, par ailleurs, d'examiner les conséquences découlant de ce principe.

a) La signification du principe

Le principe de la spécialité des personnes morales est une nouvelle restriction à l'action en justice de celles-ci (1).

La personne morale a en effet, été constituée afin de réaliser un certain but. La personne morale, ne pourra de ce fait, en aucun cas, s'écarter de ce but en vue duquel elle a été constituée.

1) Le but de la personne morale

A la différence, d'une personne physique, la personne morale jouit d'une capacité d'action complète.

Mais pareille capacité ne lui est reconnue que dans la limite nécessaire à la réalisation du but en vue duquel elle a été constituée (2).

L'application de ce principe de la spécialité s'applique à toutes les personnes morales qu'il s'agisse de personnes morales de droit privé ou de droit public.

Il en résulte qu'un tel principe n'est en fait que la conséquence logique de la fin nécessairement spéciale que peut poursuivre une personne morale.

Il est évident que le législateur souhaite écarter du prétoire toute personne morale qui se prévaudrait d'un préjudice autre que celui dont elle est habilitée à se plaindre.

Ce principe de la spécialité conduit nécessairement à ne pas s'écarter de ce but initial.

(1) SOLUS et PERROT, op. cit., p. 264.

(2) J. VAN COMPERNOLLE, op. cit., p. 53.

2) L'impossibilité de s'écarter de ce but

L'intérêt du principe de la spécialité des personnes morales réside dans le fait que celle-ci ne pourra agir qu'en vue de la réalisation de sa fin.

Il résulte de cette affirmation, que dans l'hypothèse où cette limite serait dépassée par la personne morale, celle-ci ne pourrait pas agir du fait que sa personnalité, et par là même sa capacité, n'aurait plus aucune valeur.

En effet, cette personnalité juridique a été créée en fonction d'un but.

Il ne serait donc pas logique de reconnaître la capacité juridique à un groupement qui s'écarterait de ce but initial.

Ainsi selon M. VAN COMPERNOLLE, le principe de la spécialité est inhérent à la nature même de l'être moral.

Ce principe ne correspond pas toutefois à une "spécification" faite par le législateur de la capacité d'action de cette personne morale.

Il signifie seulement que cette personne morale née avec un but ne peut pas détourner de sa destination, les droits de toute nature qui lui auront été reconnus pour lui permettre d'atteindre ce but.

Mais pareil principe implique aussi certaines conséquences.

b) Les conséquences du principe

La signification du principe de la spécialité des personnes morales aboutit à éviter que celle-ci ne s'écarte du but initialement prévu.

Cependant, certaines conséquences découleraient du principe de la spécialité dans l'hypothèse où cette action en justice sortirait du champ de cette spécialité.

1) L'irrecevabilité de l'action

La conséquence du principe de la spécialité, sur le plan de la capacité d'agir en justice des personnes morales, est que toute action en justice qui sortirait du champ de ce principe serait par là même irrecevable.

Selon M. J. VAN COMPERNOLLE,

"le fait d'avoir à agir dans la sphère de ses attributions, à peine de ne pouvoir en appeler au juge, traduit assurément, pour le groupement considéré, une condition de droit d'action qui s'apparente, à celle qui, liée à l'exigence d'un intérêt direct et personnel, s'exprime dans la qualité requise pour agir" (1).

(1) J. VAN COMPERNOLLE, op. cit., p. 55.

L'auteur considère cependant, que le principe de la spécialité affecte moins le caractère direct et personnel du lien pouvant exister entre le groupement et l'objet de sa prétention, que l'aptitude même de ce groupement à être titulaire de l'action.

La méconnaissance du principe de la spécialité ferait perdre le droit d'agir en justice à la personne morale, moins par le fait qu'elle ne saurait justifier de l'avantage s'attachant au bénéfice de la mesure qu'elle réclame, que parce qu'au regard de la postulation de cette mesure, elle cesse de pouvoir se prévaloir de sa qualité de sujet de droit.

Il résulte de cette analyse, que si la personne morale ne peut agir en justice que dans les limites légalement ou statutairement assignées par son objet, l'application des conséquences de ce principe pose des problèmes d'ordre pratique.

2) L'application des conséquences de ce principe

Le principe de la spécialité de la personne morale aboutit nécessairement à une double limitation tant matérielle que territoriale.

Le principe de la spécialité peut en effet, limiter matériellement l'action du groupement.

C'est ainsi que seront rejetées les actions introduites par des groupements en dehors de la sphère d'intérêts que leur objet social leur assigne.

De ce fait une association contre la nuisance des avions ne serait pas autorisée à intenter une action contre l'usine de produits chimiques située aux abords de l'aérodrome et polluant également l'atmosphère ou occasionnant du bruit.

De même serait déclarée irrecevable, l'action exercée à l'occasion d'une situation dont le champ territorial échappe au groupement.

C'est ainsi qu'une association de riverains groupés particulièrement autour de l'aéroport Paris-nord (Roissy) ou bien d'Orly, ne serait pas autorisée à exercer une action pour les nuisances subies du fait des aéronefs aux abords de l'aéroport de Marignane.

Les règles concernant la qualité et la capacité pour agir ont été édictées dans le but de couper court aux contestations excessives de nature à encombrer les prétoires.

Cependant la recevabilité par le juge de l'action en justice pose également le problème de savoir quelle va être la juridiction compétente pour connaître de l'action en justice.

SECTION II :

LA JURIDICTION COMPETENTE POUR CONNAITRE DE L'ACTION EN JUSTICE

La victime d'un dommage peut porter, à son choix, l'action, soit devant le tribunal judiciaire si celle-ci est dirigée contre l'exploitant d'aéronef, soit devant le tribunal administratif lorsqu'elle est intentée contre l'exploitant de l'aérodrome.

La loi du 31 décembre 1957, en unifiant les règles de compétence en matière d'accidents causés par les véhicules administratifs a tari une source de discussion (1).

Il en résulte, une unification des règles de compétence en faveur de la juridiction judiciaire, entourée cependant de certaines limites laissant place à la juridiction administrative.

§ 1 LE PRINCIPE DE L'UNIFICATION DES REGLES DE COMPETENCE

La loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 pose une règle de compétence qui constitue une exception aux principes généraux (2).

(1) J.M. BECET, La responsabilité de l'Etat pour les dommages causés par l'armée aux particuliers, Paris LGDJ 1969, p. 156.

(2) Trib. adm. de Clermont-Ferrand, 15 décembre 1961, D. 62, Somm., p. 45.

Par dérogation à l'article 13 de la loi des 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire, elle attribue compétence aux tribunaux de l'ordre judiciaire pour statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque (1).

Elle spécifie, en outre, que cette action sera jugée conformément aux règles du droit civil, la responsabilité de la personne morale de droit public étant à l'égard des tiers, substituée à celle de son agent (2).

Le problème se pose donc de montrer l'application de la loi du 31 décembre 1957 au domaine aérien, et de déterminer ensuite la juridiction compétente.

I L'application de la loi du 31 décembre 1957 aux véhicules aériens

Les travaux préparatoires, et surtout la discussion du texte au Conseil de la République, nous donnent les raisons d'être de ce texte.

Il serait donc utile de voir quel est le sentiment auquel a obéi le législateur c'est à dire la justification de la loi du 31 décembre 1957, pour étudier ensuite les conditions d'application de cette même loi.

-
- (1) La loi du 31 décembre 1957, sur la responsabilité des personnes morales de droit public du fait des véhicules, JCP 68, I 1444, Francis Paul BENOIT.
- (2) La loi du 31 décembre 1957 sur les accidents causés par les véhicules appartenant à des personnes morales de droit public, R. MEURISSE, GP 1958, II, p. 2.

a) La justification de la loi du 31 décembre 1957

Avant la loi du 31 décembre 1957, les juridictions administratives et judiciaires étaient toutes deux compétentes pour connaître des dommages causés par les aéronefs à l'environnement (1).

Cette loi, conçue dans un esprit de simplification, évite la jurisprudence restrictive des tribunaux administratifs (2), et procède d'un esprit de logique et d'équité.

1) Considération de logique

L'autonomie des règles de la responsabilité de la puissance publique provient de ce que les problèmes de responsabilité de l'administration se posent en termes différents de ceux qui opposent les particuliers entre eux.

Toutefois, il convient de remarquer qu'en ce qui concerne les dommages causés par les véhicules, les problèmes se posent en termes identiques, que l'auteur de l'accident soit un agent public ou un conducteur privé (3).

-
- (1) CE (sect. cont.) 8 mars 1957, GP 1957 II, p. 22,
CE 10 janvier 1962, Sieur Chauvey R. Goy,
RGA 1962, p. 93, Trib. adm. de Besançon, 16 déc. 1960,
Sieur Chauvey R. Goy, RGA 1960, p. 365.
- (2) JP. EZANNO, op. cit., p. 254.
- (3) F.P. BENOIT, Le régime et le fondement de la
responsabilité de la puissance publique,
JCP 54 I 1178.

En effet de même que le conducteur d'automobile, qu'il soit un particulier ou un agent public, est soumis aux règles du Code de la route, le pilote est également tenu de respecter certaines consignes d'altitude, de vitesse, et de trajectoire, lors des décollages et atterrissages.

Cette position "d'égalité" exigeait, dès lors, que les règles de fond permettant de régler les dommages causés par tout véhicule fussent analogues.

Mais cette considération fondée sur la logique s'accompagne aussi d'une considération fondée sur l'équité.

2) - Considération d'équité

L'inégalité flagrante entre les victimes selon la qualité de l'auteur du dommage, conduit à cette constatation que le préjudice doit être réparé en fonction de règles identiques et qui ne sauraient varier du seul fait que l'auteur du dommage est un agent public ou un particulier.

L'équité exige donc que les principes d'indemnisation soient les mêmes.

Dès lors,

"toute différence ne pourrait être ressentie par la conscience juridique moderne, et par l'opinion publique que comme symptôme d'une discordance choquante" (1).

(1) J. MOREAU, Dommages du fait des véhicules administratifs
Juris-classeur administratif, Fascicule 710 1968, p. 3.

La jurisprudence des juridictions administratives avait, d'ailleurs, compris la prise de conscience d'une opinion publique qui ne saisissait pas une telle différence de régime.

C'est pourquoi, bien avant l'intervention de cette loi de 1957, un rapprochement avait été opéré par les deux ordres de juridiction.

C'est cette transposition, effectuée par le Conseil d'Etat, des règles élaborées par la Cour de cassation, qui a été consacrée par la loi du 31 décembre 1957.

Se pose ainsi le problème des conditions d'application de la loi du 31 décembre 1957 au domaine aérien.

b) Conditions d'application de la loi du
31 décembre 1957

Les termes employés par le législateur sont intentionnellement vagues, pour donner un champ d'application beaucoup plus large au transfert de compétence réalisé au bénéfice des tribunaux judiciaires.

Pour qu'un dommage se rattachant à une activité administrative, puisse relever de la compétence des tribunaux judiciaires au titre de la loi du 31 décembre 1957, il faut que le dommage ait été causé par un véhicule, et qu'il résulte du fait d'un agent public.

1) La notion de véhicule

La question se pose donc de savoir ce qu'il faut entendre par véhicule.

L'imprécision du législateur laissait le champ libre à toute interprétation possible.

Aux termes de l'article 1er de la loi du 31 décembre 1957, le dommage doit avoir été causé par un "véhicule quelconque" (1).

La définition donnée par le dictionnaire Larousse semble adopter une conception extensive du terme véhicule puisque selon cet ouvrage, il s'agit d'un "moyen de transport, par terre, par air ou par eau" (2).

Mais cette interprétation a été contestée par certains auteurs.

Une partie de la doctrine (3) avait, en effet, adopté une tendance restrictive, en s'appuyant sur la déclaration du Garde des Sceaux devant le Conseil de la République.

C'est ainsi que MM. AUBY et MEURISSE avaient nié l'application de la loi du 31 décembre 1957 aux aéronefs.

(1) E. HAMAOUI, A la recherche d'un critère d'application de la loi du 31 décembre 1957, en cas de dommage ayant un lien avec une opération de travaux publics, RTD civil 1970, p. 274.

(2) BENOIT, La loi du 31 décembre 1957, JCP 58, I 1444, n° 13.

(3) E. du PONTAVICE, Problème de compétence posé par les dommages causés par les avions de l'Etat, RTD com. 65, p. 940.

Cependant, une telle interprétation de la loi n'a pas été suivie par l'ensemble de la doctrine.

Selon d'autres auteurs, tels MM. de JUGLART, DELAHODDE, GUILLOT et BLAEVOET, il était possible d'affirmer que cette loi régissait aussi bien les véhicules aériens, que les véhicules circulant sur la terre et sur l'eau (1).

Pareille solution a d'ailleurs été consacrée par la jurisprudence.

La juridiction administrative se conformant à cette conception extensive du terme de "véhicule", inséré dans la loi du 31 décembre 1957, s'est déclarée incompétente dans un litige qui concernait la réparation d'un préjudice causé par le vol bruyant d'appareils militaires à réaction (2).

De son côté le Tribunal administratif de Clermont-Ferrand s'était déjà déclaré incompétent, le 15 décembre 1961, alors qu'il avait été saisi d'une demande analogue de dommages intérêts dirigée contre l'Etat, en raison de la destruction d'une nichée de viscons, à la suite du passage d'avions à réaction (3).

(1) CE 10 janvier 1962, JCP 62,II 12729, obs. BLAEVOET.

(2) CE 10 janvier 1962, op. cit.

(3) Trib. adm. Clermont-Ferrand, D 62, somm., p. 45.

Enfin, le Tribunal de grande instance de Bressuire, par un jugement en date du 17 octobre 1967, a rappelé

"que la loi du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires pour statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature causés par un véhicule quelconque, reçoit application lorsqu'il s'agit d'appareils aériens".

Il est donc possible d'affirmer, après ces décisions très nettes, que la loi du 31 décembre 1957, régit aussi bien les véhicules aériens, que les véhicules circulant sur la terre ou sur l'eau, et vise également les dommages causés par des agents publics en service.

2) La notion d'agent public

Cette deuxième condition d'application de la loi du 31 décembre 1957 est le plus souvent incluse dans la première.

Le problème se pose donc avec une certaine acuité, en ce sens que dans certaines circonstances le dommage s'est produit avec un aéronef piloté par une autre personne n'appartenant pas à l'armée de l'air.

Le terme d'agent public doit donc, nécessairement, être délimité.

Dans notre exemple pris ci-dessus, nous avons vu en ce qui concernait la notion d'exploitant en cas de dommage matériel, que la loi du 31 décembre 1957 recevait application même si l'appareil militaire était piloté par un préposé de la Société aéronautique Marcel Dassault (1).

En d'autres termes cela signifierait que le terme d'agent public, englobe ainsi, non seulement les fonctionnaires proprement dits, c'est à dire ceux qui sont soumis à l'ensemble des règles spéciales de la fonction publique, mais également les agents contractuels, les auxiliaires temporaires ou permanents, et les coopérateurs occasionnels de l'administration (2).

La loi du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires, il convient de déterminer la juridiction compétente.

(1) Cour d'appel de Paris, op. cit., p. 515,
10 février 1975.
Cour d'appel de Poitiers, 23 décembre 68,
op. cit., p. 313.

(2) J. MORREAU, op. cit., p. 10.

II La détermination de la juridiction compétente

Lorsqu'une victime intente une action en dommages-intérêts contre l'exploitant de l'aéronef, son action doit être portée devant le tribunal judiciaire par application de la loi du 31 décembre 1957.

On distingue cependant, la compétence d'attribution qui détermine l'ordre ou la nature de la juridiction compétente et la compétence territoriale qui va indiquer le lieu du tribunal saisi.

a) La compétence d'attribution

La compétence d'attribution est toujours judiciaire.

Tel sera le cas, lorsque l'exploitant défendeur à l'action est une entreprise privée, telle une compagnie de transports aériens (1).

Mais le principe sera le même, depuis la loi de 1957, lorsqu'il s'agira d'un avion de l'Etat.

Reste donc à déterminer avec précision quelle sera la juridiction compétente.

A cet égard, il est possible d'affirmer, l'incompétence des tribunaux de commerce, ainsi que la compétence possible du tribunal de grande instance ou d'instance selon le chiffre de la demande.

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
LGDJ 1975, p. 250.

1) L'incompétence des juridictions
commerciales

Le problème se pose donc de savoir si l'action intentée contre une compagnie aérienne doit être portée devant le tribunal de commerce.

A cet égard, il faut signaler que le tribunal de commerce aurait certainement été compétent si le demandeur était également une personne inscrite au registre du commerce, c'est à dire ayant la qualité de commerçant et agissant à ce titre.

Toutefois, lorsque le demandeur est un simple particulier la solution diffère.

Le législateur a, en effet, voulu réserver aux tribunaux de grande instance le contentieux des dommages causés à l'environnement.

Ce contentieux a déjà été soustrait à la compétence des juridictions administratives par la loi du 31 décembre 1957 (1).

Mais, le législateur l'a également soustrait à la compétence des tribunaux de commerce par le décret n° 58-1225 du 22 décembre 1958 (2).

(1) JP. EZANNO, op. cit., p. 253.

(2) Ch. BLAEVOET, Responsabilité des personnes publiques et compétence en cas d'accidents de circulation causés par les agents conduisant des véhicules administratifs, D 1960, chron. XXIV, p. 133.

Ce décret modifié par un autre décret du 9 janvier 1960 édicte dans son article 1er que

"toute action délictuelle née d'un accident causé par un véhicule quelconque est de la compétence exclusive des tribunaux d'instance ou de grande instance".

Il est permis de penser que ce texte vise les aéronefs également puisque l'article 2 de ce même décret exclut les navires, bateaux et engins de transport par voie d'eau, mais il ne mentionne pas les aéronefs, qui restent donc soumis à l'article 1er.

Mais si le demandeur ne peut saisir, ni la juridiction administrative ni le tribunal de commerce, il lui est possible de saisir la juridiction civile.

La question de la compétence à l'intérieur de celle-ci se résoudra en fonction du chiffre de la demande.

2) La détermination de la nature de la juridiction

Le problème de la détermination des compétences à l'intérieur "des juridictions civiles" a été modifié depuis le décret n° 72-1284 du 28 août 1972 (1).

(1) SOLUS et FERROT, Tome II, La compétence 1973, p. 35.

En ce qui concerne, "les matières dites ordinaires", par comparaison avec les matières dont le tribunal de grande instance n'est compétent que si le montant de la demande dépasse la limite de la compétence du tribunal d'instance, soit la somme de 10.000 Francs au lieu de 3.000 Francs sous le régime du décret du 22 décembre 1958, et de 5.000 Francs sous le régime du décret du 8 mai 1968.

Ainsi, aux termes de l'article 1er du décret n° 58-1284 du 28 août 1972, le tribunal d'instance est compétent en dernier ressort jusqu'à 3.500 Francs et à charge d'appel jusqu'à la valeur de 10.000 Francs.

Par conséquent, au delà de 10.000 Francs, le tribunal d'instance cesse d'être compétent.

C'est le tribunal de grande instance qui doit être saisi.

Il en résulte que si la demande est de valeur indéterminée le tribunal d'instance est incompétent pour en connaître (1).

Enfin, il convient de noter que tant les jugements en dernier ressort du tribunal d'instance, que les arrêts de la cour d'appel, peuvent faire l'objet d'un pourvoi devant la Cour de cassation (2).

b) La compétence territoriale

La victime peut saisir à son choix, soit le tribunal du lieu où le dommage a été causé, soit le tribunal du lieu du domicile du défendeur.

(1) SOLUS et FERROT, op. cit., p. 56.

(2) J. CALMEJANE COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 40.

1) Le tribunal du lieu du domicile du
défendeur

La règle traditionnelle romaine dont on conserve encore aujourd'hui la formulation, "actor sequitur forum rei", inspirée de la protection des intérêts et de la commodité du défendeur attribue la compétence au tribunal dans le ressort duquel est situé le domicile de ce dernier (1).

Cette règle a été consacrée par l'article 46 alinéa 1er du nouveau Code de procédure civile.

Cette règle se justifierait par le fait, que le défendeur est censé ne rien devoir à personne, et qu'ainsi, en cas de procès, il faut lui imposer le moins possible de dérangements, de perte de temps et de frais, ceci, tant pour sa commodité, que pour sa protection.

Toutefois, cet argument selon M. SOLUS et FERROT n'est pas décisif (2).

Ces auteurs font en effet remarquer que le domicile du défendeur est choisi lors de l'introduction de l'instance.

Or, dans l'hypothèse où celui-ci viendrait à changer de domicile durant l'instance, toute l'argumentation précédente s'effondrerait.

(1) J. CALMEJANE COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 41, En matière de bangs supersoniques, le défendeur c'est à dire l'Etat dans la majorité des cas, doit être considéré comme "domicilié" à Paris, dans l'arrondissement où est situé le siège de l'Agent judiciaire du trésor (1er arrondissement).

(2) SOLUS et FERROT, op. cit., p. 289.

La justification fondée sur le souci primordial du défendeur devient de ce fait caduque.

D'autre part, ce principe ne semble pas favorable à une bonne administration de la justice.

L'éloignement du domicile du défendeur peut rendre plus difficile l'administration de la preuve.

Enfin, l'éloignement éventuel du domicile du défendeur n'est plus un argument susceptible d'être pris en considération. Il est logique d'admettre qu'aujourd'hui le concept d'éloignement n'a plus la même signification qu'autrefois. Les moyens de communication et de transport facilitent considérablement les rapports entre les personnes.

Ce sont, toutes ces considérations qui ont incité le législateur moderne à promouvoir d'autres solutions que la compétence du tribunal du domicile du défendeur.

2) Le tribunal du lieu où le dommage a été causé

En l'état actuel de notre droit, la règle "actor sequitur forum rei" reste le principe.

Cependant, les inconvénients d'une telle situation ont depuis longtemps été perçus.

Dans un esprit différent, la règle consacrant la compétence du tribunal du lieu où le dommage a été causé, favorise le demandeur dans le cas d'un délit ou d'un quasi-délit (1).

(1) JP. EZANNO, op. cit., p. 252.

Sans revenir sur les inconvénients cités précédemment, force est de constater que le tribunal du domicile du défendeur est le plus souvent mal placé pour procéder aux mesures d'instruction nécessaires (expertise, enquête etc.).

Enfin, l'argument de l'éloignement invoqué en faveur du défendeur peut ici être retourné.

Le demandeur, de surcroît victime, peut très bien ne pas être assez fortuné pour procéder aux déplacements nécessaires pour suivre la procédure.

La personne lésée dispose ainsi d'une option entre le tribunal du lieu où le fait dommageable s'est produit et celui du domicile du défendeur (1).

Il apparaît donc, que ce ne sont pas seulement des considérations de commodité et d'efficacité de preuve qui ont inspiré le législateur mais également la prise en considération de l'intérêt et de la protection du demandeur.

La loi du 31 décembre 1957, tout en procédant à une unification des règles de compétence n'a pas résolu tous les problèmes posés à l'intérieur des juridictions judiciaires.

Mais, le problème de la juridiction compétente en matière de dommages causés par les aéronefs à l'environnement doit également nous faire considérer les limites au principe d'unification des règles de compétence.

(1) Cass. civ. 2è 8 mai 1968,
Cie Air France c/ Sté Ervé et autres,
JCP 68 II 15595, Note M. de JUGLART et E. du PONTAVICE.

§ 2 LES LIMITES AU PRINCIPE D'UNIFICATION DES REGLES
DE COMPETENCE

La loi du 31 décembre 1957 concernant le principe d'unification des règles de compétence ne reçoit pas application lorsque la responsabilité de l'aéroport se trouve engagée (1).

La juridiction administrative sera donc compétente à la fois pour les dommages causés par le fonctionnement des travaux publics, et lors de l'action récursoire exercée par la compagnie aérienne contre l'aéroport.

I Compétence administrative pour les dommages causés
par le fonctionnement des travaux publics

Le choix pour la victime de saisir les tribunaux judiciaires ou les tribunaux administratifs reste le principe.

Le problème de compétence nous conduit à nous interroger sur le rôle du juge dans la qualification juridique.

En d'autres termes, le juge peut-il, comme le prétendent les compagnies aériennes, restituer sa véritable nature à la demande ?

La question semble avoir été résolue par la jurisprudence.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 230.

En second lieu, la juridiction administrative est automatiquement compétente lorsque le choix en a été clairement exprimé par le demandeur.

Les raisons de l'inapplication de la loi du 31 décembre 1957, à cet égard, sont claires, dans la mesure où il s'agit de dommages occasionnés par un ouvrage public et non par un véhicule.

De même, la jurisprudence s'est prononcée sur ce point particulier.

a) Le rôle du juge dans la qualification juridique

Monsieur le Professeur DERRIDA rappelle très justement que

"le plaideur est libre de choisir l'adversaire qui lui paraît devoir réparer le préjudice qu'il lui impute" (1).

Le problème se pose donc de savoir si le juge a la faculté de redresser la qualification prétendument inexacte du plaideur.

Tel est l'argument invoqué par certaines compagnies aériennes à l'appui de leur thèse.

Nous verrons quelle a été la solution choisie par la jurisprudence.

(1) F. DERRIDA, TGI Nice, 9 décembre 1964, D 65, p. 221.

1) L'argument des compagnies aériennes

Les sociétés Air France, Pan American World Airways et Trans World Air lines ont été assignées par neuf communes du Val de Marne riveraines de l'aéroport d'Orly ainsi que par un sieur Duchemin.

C'est ainsi, que ces trois compagnies ont opposé une exception d'incompétence ratione materiae au motif que le dommage se rattache, en fait, par un lien de causalité directe, à l'implantation et à l'exploitation de l'aéroport d'Orly.

Selon les sociétés défenderesses, le litige engagé contre elles mettrait en cause le fonctionnement même de l'aéroport et relèverait ainsi de la juridiction administrative.

Déboutées de leur demande les compagnies d'aviation interjetèrent appel (1) et le Préfet de Paris déposa un déclinatoire de compétence selon lequel la véritable cause juridique de la demande résiderait dans l'implantation de l'ouvrage public, et non dans les évolutions des avions incriminés.

(1) CA Paris 9 juillet 69, Conclusion Avocat Général MAZET, JCP 69 II 16143.

Comme l'a fait observer Monsieur l'Avocat Général MAZET, les compagnies appelantes ont produit à l'appui de leur thèse, une consultation remarquable émanant des Professeurs G. VEDEL et J. RIVERO (1).

Selon ces auteurs, les dommages ne seraient pas causés par le bruit des avions.

A ce titre, il incomberait au juge saisi de restituer sa véritable nature à l'action intentée par le demandeur dans l'hypothèse où celle-ci ne relèverait pas de sa compétence.

Mais, la jurisprudence malgré la séduisante argumentation des compagnies défenderesses, ne les a pas suivies dans leur raisonnement.

2) La position jurisprudentielle

La jurisprudence s'est prononcée sans ambiguïté sur le problème du rôle du juge dans la qualification juridique. Confirmant le jugement du Tribunal de grande instance de Paris du 10 juillet 1968, la Cour d'appel de Paris (2) a précisé que si le juge a effectivement la faculté de redresser avec prudence une qualification inexacte, de rectifier une erreur, il ne saurait être question pour lui de dépasser la limite du débat qui lui est soumis.

(1) Cour d'appel de Paris, 1ère chambre 9 juillet 1969, Conclusion M. l'Avocat Général MAZET, RGAE 1969, p. 457 et TGI Paris 10 juillet 68, JCP 68 II 15595, de JUGLART et du PONTAVICE.

(2) CA Paris, op. cit., RGAE 69, p. 454, JCP 69 II 16143.

Le fait que le juge doit avoir la faculté de se mouvoir plus à l'aise dans le cadre du droit (1), ne doit pas avoir pour effet de dénaturer les termes du litige en modifiant, à la fois, la cause et les parties au procès.

Le Tribunal des conflits (2) saisi par l'arrêté de conflit du Préfet de Paris, a estimé, que la demande étant dirigée exclusivement contre des personnes morales de droit privé, relevait de ce fait de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire.

Le Tribunal des conflits a donc nettement pris position en estimant, qu'en l'espèce, il ne s'agissait pas de dommages résultant de l'ouvrage public et qu'ainsi, aucune raison particulière ne justifiait la compétence de la juridiction administrative.

La question du rôle du juge dans la qualification juridique a été tranchée par la jurisprudence avec une particulière netteté.

Il ne saurait toutefois être question de dénier la compétence de la juridiction administrative, lorsque le demandeur en exprime clairement le choix.

(1) J. VINCENT, Procédure civile n° 397.

(2) Tribunal des conflits 2 mars 1970, RGAE 70, p. 416, JCP 70 II 16323, GP 13 nov. 70 III, Somm., p. 1.

b) Le choix clairement exprimé par le demandeur

Le choix du demandeur de porter son action devant la juridiction administrative a pour conséquence d'entraîner l'inapplication des règles de la loi du 31 décembre 1957.

La demande se fondera, de ce fait, sur des motifs propres à entraîner la compétence de la juridiction administrative.

La jurisprudence a eu à cet égard, l'occasion de se prononcer en appliquant les règles de la responsabilité résultant de l'exploitation de l'ouvrage public.

1) Les raisons de l'inapplication de la loi du 31 décembre 1957

Le demandeur va intenter une action en dommages intérêts contre l'exploitant d'aéroport du fait de l'exploitation de l'ouvrage public.

L'aéroport est en principe soumis au régime des services publics industriels et commerciaux (1).

Cependant toutes les activités qui s'exercent sur les aéroports ne présentent pas un caractère industriel et commercial.

(1) J. DUFEAU, Domaine public, Utilisation du domaine public aéronautique, Juris-classeur administratif, fascicule 408-4 1975, p. 7.

Les activités concernant l'aménagement, l'entretien ou la police des installations aéroportuaires sont de nature administrative, ainsi que les litiges qui mettent en cause l'existence ou l'aménagement de l'aéroport, ouvrage public (1).

Selon M. GEGOUT (2), pour qu'il y ait dommage résultant de l'exploitation de l'ouvrage public, le dommage allégué doit effectivement se rattacher à un ouvrage public.

C'est pourquoi, il est nécessaire que cet ouvrage public, en l'occurrence l'aéroport, soit la cause directe du dommage.

(1) Trib. conflits 27 janvier 1964, Rec. Lebon, p. 789,
Act. jur. DA 1964 I, p. 152 et II, p. 170,
RGAE 1964, p. 50, Concl. GEGOUT,
CE 26 octobre 1966, Rocquigny, Rec. Lebon, table p.901.

(2) GEGOUT, op. cit., RGAE 1964, p. 50.

2) La position de la jurisprudence

Le Conseil d'Etat, par un arrêt du 26 octobre 1966 (1) a censuré un jugement du tribunal administratif de Lille qui s'était déclaré incompétent.

La Haute Cour administrative estime que

"la dépréciation alléguée de ladite propriété proviendrait du passage à basse altitude, à tous moments du jour et de la nuit, des avions qui vont se poser sur l'aérodrome ou qui viennent d'en décoller ; qu'un tel dommage, à le supposer établi, tirerait son origine non du bruit produit par un avion déterminé mais de l'existence et de l'aménagement de l'ouvrage public que constitue ledit aéroport".

Le Conseil d'Etat infirmant le jugement du tribunal administratif de Lille reconnaît la compétence de la juridiction administrative.

En affirmant cette compétence, le Conseil d'Etat aurait, selon MM. G. VEDEL et J. RIVERO (2), voulu écarter la solution adoptée par le Tribunal des conflits dans l'arrêt du 27 janvier 1964 (3).

(1) Conseil d'Etat, Cont. 3è et 10è SS. Réunies, Dles Rocquigny, 26 octobre 1966, RGAE 1970, p. 209.

(2) G. VEDEL et J. RIVERO, op. cit., p. 31.

(3) TC 27 janvier 1964, Rec. Lebon, p. 789, RGA 1964, p. 50.

Or, en l'espèce, il est intéressant de noter que le Conseil d'Etat a expressément relevé que le dommage tirait son origine non du bruit produit par un avion déterminé, mais de l'existence et du fonctionnement de l'ouvrage public.

Le juge administratif sera donc saisi toutes les fois que le dommage provient du fonctionnement de l'aéroport et non du bruit des avions.

Mais le juge administratif sera également compétent toutes les fois qu'une action récursoire sera exercée par la compagnie utilisatrice contre l'aéroport.

II Compétence administrative lors de l'action récursoire exercée par la compagnie utilisatrice contre l'aéroport

L'action récursoire d'une compagnie aérienne contre l'aéroport public relève en principe de la compétence des tribunaux administratifs.

Cependant, avant que celle-ci soit saisie de l'action en garantie, il faut que la juridiction judiciaire ait, au préalable, été saisie d'une action en réparation du bruit causé par les avions.

Dans un second temps, seulement, la juridiction administrative sera saisie.

Cependant, il est nécessaire de justifier le recours à une telle compétence du seul fait que le statut des chambres de commerce pose, à ce sujet, une certaine difficulté.

- a) Cumul des compétences judiciaires et administratives pour la réalisation de l'action récursoire

En premier lieu, la compagnie aérienne doit avoir été assignée en réparation du préjudice causé par ses avions.

Ensuite, celle-ci pourra intenter une action en garantie sur le plan administratif contre l'aéroport.

- 1) Saisine des juridictions judiciaires préalablement à l'action récursoire

A l'occasion de l'affaire Ervé, les demandeurs prétendaient avoir subi un préjudice du fait du bruit provenant des caravelles de la seule société Air France (1).

Ce choix déterminé, de la part du demandeur, ne laissait aucun doute quant à la détermination de la juridiction compétente.

Il ne s'agissait pas ici d'une demande fondée sur la nature de l'implantation de l'aéroport, comme dans l'arrêt du Conseil d'Etat (2) du 26 octobre 1966 qui aurait permis la compétence des juridictions administratives.

(1) TGI Nice 9 déc. 64, op. cit., p. 221.

(2) CE 26 oct. 66, op. cit., p. 209.

C'est pourquoi le Tribunal des conflits le 27 janvier 1964 (1) a décidé que

"les actions engagées contre une compagnie aérienne, société d'économie mixte, personne morale de droit privé, pour obtenir réparation du préjudice subi du fait produit par ses appareils, relevaient de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire".

Toutefois, la compagnie aérienne peut engager une action récursoire contre l'aéroport qu'elle estime être le véritable pollueur.

2) Compétence administrative lors de
l'action récursoire

La Société Air France exposait dans son appel en garantie que le préjudice résultait, non pas du bruit des avions, mais de l'implantation du terrain et de ses pistes ainsi que des normes de navigation qui gouvernent l'atterrissage et l'envol des appareils.

La compagnie rappelait également que le contrat de concession en son article 15, impose à la chambre de commerce, la charge de la réparation des dommages provenant de l'exploitation, de l'aménagement ou de l'entretien des éléments de la concession.

(1) Tribunal des conflits 27 janvier 1964, GP 64 II, p.277, RGAE 64, p. 50, Rec. Lebon 64, p. 789.

C'est pourquoi, le Tribunal des conflits le 27 janvier 1964 a décidé que

"la demande en garantie dirigée par ladite compagnie aérienne contre la chambre de commerce concessionnaire de l'aérodrome, mettait en cause la concession d'outillage public obtenue par celle-ci pour l'exploitation dudit aérodrome, et relevait, de ce fait, de la compétence des juridictions administratives".

Selon ce tribunal, la juridiction administrative serait donc compétente pour se prononcer sur l'action en garantie.

Reste à justifier cette compétence administrative lors de cette action en garantie.

b) Justification de la compétence administrative lors de l'action en garantie

Le statut particulier des chambres de commerce gestionnaire d'aérodromes n'implique pas nécessairement la compétence des juridictions administratives.

Cette difficile question doit faire l'objet d'une discussion, bien qu'ayant été réglée par le Tribunal des conflits.

1) La soumission des chambres de commerce à la compétence des tribunaux administratifs

La chambre de commerce est un service public industriel et commercial (SPIC).

Les services publics à caractère industriel et commercial se caractérisent par le fait qu'ils accomplissent habituellement des actes de commerce, tout en étant des établissements publics.

Cette dualité entre les critères inhérents au statut des chambres de commerce, ne facilitent pas la recherche de la juridiction compétente en cas de litige.

Le Conseil d'Etat (1) s'est prononcé en faveur de la distinction des deux critères.

Selon cette juridiction, le port de Bordeaux, serait un service administratif quant à l'aménagement, l'entretien et la police des accès à des ouvrages du port, mais serait un service industriel et commercial quant à l'exploitation de l'outillage au profit des usagers moyennant redevances.

Cette jurisprudence consacre donc la distinction entre un service purement administratif et un service de nature commerciale.

Mais, la jurisprudence n'a pas toujours cru bon de faire cette distinction.

(1) Conseil d'Etat 17 avril 1959, RPDA 1959 n° 1963, GP 1959 1 296.

C'est ainsi qu'en matière fiscale, le Conseil d'Etat a estimé que la chambre de commerce de Béthune (1) et celle de Macon étaient des services à caractère industriel et commercial.

Le problème se posait donc de savoir quelle attitude devait être adoptée, en ce qui concernait la chambre de commerce de Nice, concessionnaire de cet aéroport.

Il résulterait en effet, de cette jurisprudence que les chambres de commerce ne seraient pas soumises à la compétence des tribunaux administratifs (2).

Cependant M. l'Avocat Général GEGOUT rappelle que le décret loi du 17 juin 1938 (aujourd'hui article 134 du décret du 28 décembre 1957) prévoit que

"les litiges relatifs au contrat comportant occupation du domaine public, quelle que soit leur forme ou dénomination, passés par l'Etat, les établissements publics, ou leurs concessionnaires, sont portés en premier ressort, devant le tribunal administratif".

M. ALVAREZ CORREA a noté, à cet égard, que l'aérodrome fait bien partie du domaine public.

(1) CE 8 février 1963, Ch. com. de Béthune, Rec. Lebon, p. 81, CE 8 février 1963, Ch. com. de Macon.

(2) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 233.

D'autre part, le terrain de l'aéroport qui appartient à l'Etat, dans le cas de Nice, est affecté à la circulation aérienne et des aménagements ont été apportés pour l'exploitation du service public de la navigation aérienne.

Enfin, le litige est, dans l'affaire de Nice, relatif au contrat d'occupation du domaine public.

A partir d'une pareille analyse, il serait possible d'affirmer que le tribunal administratif est compétent en ce qui concerne les concessions d'occupation du domaine public.

Mais la jurisprudence du Tribunal des conflits a tranché cette question.

2) La solution retenue par le Tribunal des conflits

A l'occasion de l'affaire Ervé, la société Air France, défenderesse dans une action tendant à la réparation du dommage causé par le bruit de ses caravelles, a appelé en garantie la chambre de commerce de Nice.

Cette compagnie, usagère de l'aéroport, prétendait que la chambre de commerce est concessionnaire de l'aéroport de Nice, et que les évolutions des avions causant par là un dommage, procédaient de l'implantation du terrain et de ses pistes.

La société Air France rappelait également que la concession en son article 15 impose à la chambre de commerce la charge de la réparation des dommages provenant de l'exploitation, de l'aménagement ou de l'entretien des éléments de la concession.

Le Tribunal des conflits (1) a tranché la question sur la base du fait que l'aérodrome est un ouvrage public.

Selon le Tribunal des conflits

"la demande en garantie fondée essentiellement sur l'implantation du terrain et des pistes de l'aéroport met en cause l'existence et l'aménagement de l'ouvrage public qui constitue ledit aéroport".

Cette jurisprudence laisse donc subsister la compétence judiciaire pour les dommages causés par un service industriel et commercial, du fait de l'exploitation et la compétence des tribunaux administratifs pour les dommages causés par l'exécution ou l'inexécution des ouvrages publics.

On mesure par là toute la difficulté liée au problème de l'action en justice tant au niveau de sa mise en oeuvre qu'au niveau de la juridiction compétente.

Le même souci de définir le fondement de cette action en justice doit nous guider maintenant afin de mieux nous faire saisir l'essence même de cette responsabilité.

- - - - -

(1) Tribunal des conflits 27 janvier 1964, op. cit., p. 277.

CHAPITRE III :

LE FONDEMENT DE L'ACTION EN JUSTICE

L'action en justice peut être intentée soit à l'encontre de l'exploitant d'aéronef, soit à l'encontre de l'exploitant d'aéroport.

Le demandeur à l'action aura donc le choix entre la saisine de la juridiction judiciaire en ce qui concerne l'exploitant d'aéronef, ou bien, entre la saisine de la juridiction administrative en ce qui concerne l'exploitant de l'aéroport public.

Selon ce choix les fondements seront différents.

Toutefois, il sera particulièrement significatif de relever dans les deux hypothèses, un certain abandon de la notion de faute comme condition de la responsabilité pour les dommages causés à l'environnement par l'exploitation des aéronefs.

SECTION I :

LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AERONEF

Le fondement de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef peut être recherché tant à travers les articles du Code civil, que dans ceux du Code de l'aviation civile.

Depuis la création de la loi du 31 mai 1924, le fondement de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef réside dans l'application de la théorie du risque.

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile instituant un cas de responsabilité objective, matérielle et absolue, uniquement fondée sur le risque, est un texte de circonstance, créé sous l'inspiration du Doyen RIPERT (1).

Ce texte n'envisageait à l'époque que ce qui était prévisible : à savoir un contact matériel entre l'aéronef et un bien ou une personne au sol.

A partir de ces contacts matériels directs, le texte a été étendu aux contacts matériels par répercussion. Alors que le législateur de 1924 n'avait pas prévu une telle extension, la jurisprudence et la doctrine se sont prononcées en faveur de son extension aux problèmes de pollution et nuisances.

Certaines controverses sont nées au sujet de cette extension de la théorie du risque.

Toutefois, il faut admettre qu'une relative incertitude règne également, en ce qui concerne les autres fondements de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef.

- - - - -

(1) P. GIROD, La réparation du dommage écologique, Paris LGDJ 1974, p. 186.

§ 1 CONTROVERSE SUR L'APPLICATION DE LA THEORIE DU
RISQUE

Lors de l'élaboration de la loi du 31 mai 1924, Georges RIPERT, qui fut un des principaux rédacteurs de ce texte, fit apparaître l'inégalité frappante de situation entre le tiers à la surface et les aéronefs.

Selon cet auteur,

"la situation éminente de l'aéronef le met à l'abri des coups venus du sol, cependant que ceux qui sont riviés au sol doivent subir les conséquences des atterrissages, des chutes et des délestages... il n'y a pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives.

A des pouvoirs exceptionnels doit correspondre une responsabilité spéciale" (1).

Il est de toute évidence que le législateur n'avait prévu ce texte qu'en ce qui concerne les dommages matériels directs, c'est à dire les accidents d'avions dans la majorité des cas.

Cependant en 1924, le législateur ne pouvait prévoir les effets préjudiciables que causerait l'aviation supersonique à l'environnement.

De même, on ne trouve dans la loi de 1924 aucune référence aux problèmes de pollution et nuisances.

(1) G. RIPERT, Rapport présenté à la société d'études législatives, Bull. sté Et. législatives 1921, p. 288.

L'application de ce texte trouve ainsi sa justification en ce qui concerne les dommages matériels, alors qu'il semble inadapté en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

I Justification de la théorie du risque en cas de dommages matériels

Alors que la responsabilité basée sur la faute délictuelle suppose l'égalité de situation entre l'auteur et la victime du dommage, la responsabilité fondée sur le risque se justifie par le fait que la situation éminente de l'aéronef le met à l'abri des coups venus du sol, tandis que "l'humanité rampante" doit subir les conséquences des chutes et des délestages (1).

Selon les partisans de cette théorie, il n'y aurait donc pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives.

C'est pourquoi selon G. RIPERT, à des pouvoirs exceptionnels doit correspondre une responsabilité spéciale.

L'application de la théorie du risque trouve sa justification en cas de dommage matériel, du fait de la réunion des éléments du risque, et dans le légitime souci de la protection du tiers à la surface.

(1) G. RIPERT, op. cit.

Bull. sté Et. législatives 1921, p. 288.

a) Les éléments du risque

On ne saurait nier l'influence qu'a eue la théorie du risque sur le droit positif.

Cette théorie fait apparaître deux idées-force reposant d'une part sur le risque créé devant être à la charge de celui qui le crée, et d'autre part le risque-profit, celui-ci étant la contrepartie du bénéfice tiré de l'activité créée (1).

1) Le risque créé par l'exploitant

Le caractère essentiellement dangereux de l'aéronef a incité les rédacteurs de la loi de 1924, à édicter en cette matière une responsabilité renforcée (2).

L'aéronef est un instrument capable de produire les pires dommages et dont la sécurité de vol dépend de facteurs multiples, parmi lesquels certains, extérieurs au contrôle et à la volonté humaine, exposent la collectivité à des risques nouveaux.

(1) J. CAUSSE et R. COMBALDIEU, Les bangs supersoniques et leurs effets nocifs. Recherche et mise en oeuvre de la responsabilité civile, en raison des dommages corporels et matériels occasionnés par ces déflagrations, DS 1967, 12^e cahier Chron I p. 69.

(2) J. PINEAU, Les infractions à la circulation aérienne en droit français, Paris LGDJ 1963, p. 200.

C'est la raison pour laquelle les tiers se trouvant dans l'impossibilité de les éviter, doivent être garantis et dédommagés dans tous les cas (1).

Ce danger créé par l'aéronef, d'autant plus sensible à l'époque, a été ressenti par le Doyen RIPERT dans son rapport de 1922 sur la loi aérienne française devant la Société d'études législatives (2).

Selon cet auteur, l'avion étant un instrument dangereux,

"celui qui met en circulation un appareil volant, crée pour la société des hommes un péril nouveau. S'il agit pour sa satisfaction ou pour son intérêt personnel, son action lui crée des devoirs spéciaux ; on lui demande de ne pas nuire à autrui ou de réparer le mal causé par son fait. Peu importe la cause immédiate du dommage, puisque la cause première, c'est l'existence de l'aéronef dans les airs. Celui qui crée pour l'humanité un risque exceptionnel doit en supporter les conséquences... Il ne faut pas craindre d'appliquer ici une théorie de la responsabilité que l'on a très discutée sous le nom de théorie du risque, parce que, inexacte peut être comme principe général de responsabilité civile, elle est profondément exacte en tant qu'elle s'applique seulement à celui qui crée pour les autres des risques exceptionnels".

- - - - -
(1) EZANNO, op. cit., p. 87.

(2) PF. LEPAYSANT, Les applications de l'article 1384 alier du Code civil en droit maritime et en droit aérien, Thèse 1958, Rennes, p. 42.

Certes, on a toutefois un peu exagéré les dangers courus par les biens et les tiers à la surface.

Toutefois, bien que la réalisation de ce danger soit assez rare, le risque d'un dommage considérable ne doit pas être oublié. La catastrophe de Goussainville, du 3 juin 1973 nous permet de rappeler les conséquences dramatiques, et d'une extrême importance, causées par un accident d'avion (1).

Alors que le Tupolev TU 144 se déchiquetait en vol, vers 15 heures 30, une pluie de fer s'abattait sur un quartier de Goussainville, commune riveraine de l'aéroport du Bourget.

Le sinistre bilan révèle que quatorze tiers à la surface ont été atteints mortellement ainsi qu'un certain nombre d'habitations.

On ne peut également s'empêcher de penser aux conséquences dramatiques qu'a occasionnées la chute d'un aéronef sur une usine à gaz, et dont l'explosion provoqua l'incendie de tout un quartier, entraînant par suite des dommages considérables (Elisabethville - New Jersey).

On frémit à l'idée qu'une pareille catastrophe pourrait arriver sur une centrale nucléaire.

Le risque, si rarissime soit-il, a de quoi faire réfléchir devant les conséquences dramatiques éventuelles.

C'est pourquoi, il ne convient plus de dire que de nos jours l'aéronef est un appareil dangereux, mais plutôt un engin qui peut entraîner des dommages considérables et justifiant largement le recours à la théorie du risque.

(1) Les sinistrés du Bourget - Goussainville,
Réflexions sur l'accident du 3 juin 1973,
Paul de LA PRADELLE, RGAE 1973, p. 151.

Cette analyse se justifie tout à fait par le besoin de sécurité ressenti par chaque individu (1).

Cependant, si certaines considérations touchant la raison interviennent dans l'analyse de cette théorie du risque, il ne faut pas omettre non plus certaines considérations d'équité.

2) Le risque-profit

La notion d'équité exige que la responsabilité de l'exploitant soit encourue.

C'est ainsi, qu'on a fait remarquer qu'il serait équitable et juste, que celui qui tire profit de l'aéronef c'est à dire qui en retire les bénéfices, en supporte également la responsabilité (2).

Selon M. SAVATIER (3),

"la responsabilité fondée sur le risque consiste dans l'obligation de réparer des faits dommageables produits par une activité qui s'exerce dans notre intérêt".

-
- (1) DAN N. STANESCO, La responsabilité dans la navigation aérienne, Paris les éditions internationales 1951 p. 2.
- (2) Boris STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Thèse Paris 1947 p.18.
- (3) R. SAVATIER, Règles générales de la responsabilité civile, Rev. crit. 1934 n° 29.

Mais, l'idée de risque va plus loin que cette analyse économique.

Elle ne suppose plus nécessairement, pour s'appliquer, une entreprise, une industrie ou un commerce, mais s'attache à tout fait de l'homme.

Le risque attaché au profit traduirait ainsi, le sentiment d'équité réclamé par les sociétés modernes (1).

Il répondrait de ce fait, à l'appel de chacun vers une réparation aussi fréquente, et aussi complète que possible des dommages individuels.

Selon cette conception, l'idée dominante serait que l'accident rompe la justice, et que l'équité en exige réparation (2).

Toutefois, cette responsabilité fondée sur le risque-profit ne devrait jouer qu'en l'absence de faute établie, c'est à dire si le dommage est imprévisible et inévitable pour les victimes.

Ce dommage est donc nécessairement dû à un accident, fait anormal, ayant rompu les prévisibilités.

De ce fait, seul celui qui profite de la chose qui a causé l'accident, sera tenu de réparer le dommage.

Cependant la théorie du risque dans sa progression vers le juste se justifie également du fait de la protection des tiers à la surface.

(1) R. SAVATIER, Traité de la responsabilité civile en droit français, Tome I, Les sources de la responsabilité civile, 2^e édition, Paris LGDJ 1951, p. 353.

(2) EZANNO, op. cit., p. 87.

b) La protection des tiers à la surface

La protection des tiers à la surface, se justifie du seul fait, que les conditions dans lesquelles se produit le dommage, mettent le plus souvent la victime dans l'impossibilité de rapporter la preuve de la faute de l'exploitant (1).

Cette protection de la victime passive se justifie par le recours à l'idée de socialisation des risques (2).

1) La notion de victime passive

Si une responsabilité à la charge de l'auteur d'un acte non fautif est quelque chose d'injuste, laisser la victime sans indemnité dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de faute à la charge de l'auteur, le serait davantage (3).

Selon J. PINEAU,

"entre la victime et l'auteur que nous supposons tous deux exempts de faute, celui qui a causé l'acte doit être préféré à l'autre dans la réparation de la responsabilité : l'équité le commande".

(1) L. BRUNSWICK, op. cit., p. 13 et suivantes.

(2) G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Paris LGDJ 1965, p. 286.

(3) J. PINEAU, op. cit., p. 201.

Conscient de cette situation choquante,
M. de JUGLART a écrit :

"la victime étant, en effet étrangère à l'aventure aérienne, va être très énergiquement protégée. Rivée au sol, elle va subir les conséquences des atterrissages, des chutes et des délestages alors que l'auteur de ces dommages demeure, de par sa situation éminente, à l'abri des coups venus du sol. M. RIPERT peut déclarer, après avoir fait cette remarque, qu'il n'y a pas de réciprocité éventuelle dans le préjudice, qu'il n'y a pas non plus d'égalité dans les situations respectives. A des pouvoirs exceptionnels doit donc correspondre une responsabilité spéciale" (1).

Cependant la protection de la victime passive pose le problème de la définition de la notion d'évolution.

La loi n'a pas précisé d'une façon claire et nette, ce qu'il fallait entendre par ce concept d'évolution (2).

L'interprétation donnée par nos tribunaux concernant l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile est très sensiblement différente selon les cas.

Que faut-il entendre par cette expression "évolution des aéronefs" ?

Plusieurs interprétations peuvent être données.

Selon une conception restrictive, l'article L 141-2 du CAC ne s'appliquerait que lorsque l'aéronef "évolue dans les airs".

(1) M. de JUGLART, Traité de droit aérien 1952 n° 172.

(2) JF. LEPAYSANT, op. cit., p. 45.

A l'opposé, il conviendrait d'appliquer l'article L 141-2 du CAC dans un sens large, et de ce fait considérer que l'aéronef qui se déplace sur le sol est en évolution (1).

L'importance du choix entre ces deux conceptions paraît évidente.

Selon la conception restrictive, il conviendrait d'appliquer l'article 1384 alinéa 1er lorsque l'aéronef se déplace au sol.

Il résulterait que le gardien de la chose pourrait s'exonérer en prouvant non seulement la faute de la victime mais également, le fait d'un tiers ou le cas fortuit.

En revanche, l'application de la conception extensive rendrait l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile applicable et de ce fait, seule la preuve d'une faute de la victime permettrait au gardien de s'exonérer du risque pesant sur lui.

Si la jurisprudence n'hésite pas, lorsque le dommage résulte de la collision entre deux aéronefs (2), même dans l'hypothèse d'évolution aérienne et d'évolutions terrestres de l'aéronef (3), deux tendances se rencontrent cependant lorsque l'aéronef a causé un préjudice à une victime au sol.

(1) M. de JUGLART, Les principes directeurs de la responsabilité aérienne en droit français, D 1955, chron. XXI, p. 111.

(2) TGI Seine, 1ère ch. 2è section 15 avril 1966, RGAE 1967, p. 51, Note J. LACOMBE.

(3) TGI de Saint-Brieuc, Jugement 28 octobre 1959, RFDA 1960, p. 88.

La jurisprudence a eu l'occasion de se prononcer en faveur de la conception restrictive, lors d'un arrêt de la Cour de cassation du 6 janvier 1955 (1).

Par suite d'une manoeuvre brutale, un choc se produisit entre un avion d'Air France en évolution, et un avion-école qui était stationné.

La Cour de cassation a dans cet arrêt fait application de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil.

Effectivement, seul cet article était mis en cause par le pourvoi.

Mais l'application de cet article du Code civil peut être expliquée.

M. LEPAYSANT (2) estime que l'application de l'article 1384 se justifie dans la mesure où il n'y a eu que des dommages matériels d'aéronef à aéronef.

De plus, cet auteur précise que le pilote de l'avion d'Air France avait commis un certain nombre de fautes.

Or le pilote n'avait fait l'objet d'aucune sanction disciplinaire.

C'est pour cette raison que l'emploi de l'article 1384 alinéa 1er avait, en l'occurrence, l'avantage d'atteindre directement la compagnie en tant que gardienne de l'appareil.

(1) C. cass. 6 janvier 1955, JCP 1955 II 8587,

Note de JUGLART,

Air France c/ Association aéro-club des ateliers industriels de l'air Alger Maison Blanche.

(2) PF. LEPAYSANT, op. cit., p. 51.

Dans une autre affaire, la Cour de Lyon a eu l'occasion d'employer l'article 1384 alinéa 1er (1).

En l'espèce, il s'agissait d'un accident causé après l'atterrissage par un avion dont un moteur avait, par le déplacement d'air de l'hélice, causé la destruction d'un autre avion.

Le fait de l'absence de contact entre les deux appareils ne saurait écarter les règles de la responsabilité quasi-délictuelle.

La Cour de Lyon a adopté la conception restrictive en affirmant que l'aéronef ne saurait être considéré en évolution du seul fait qu'il effectuait au point fixe un essai de moteurs.

Toutefois, l'unité autour de cette conception ne se dégage pas dans toute la jurisprudence.

Selon un arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1931 (2) la conception extensive de la notion d'évolution, a été adoptée.

Dans cette affaire, le Docteur Coyon avait été mortellement touché par un avion qui roulait sur la plage afin de regagner le terrain d'aviation.

(1) CA Lyon, 1ère ch. 13 mars 1952, Note M. de JUGLART, JCP 53 II 7750, RTD Com. 1952, p. 647.

(2) C. cass. 6 mars 1931, GP 1931 I 531.

La Cour de cassation a dans cet arrêt fait une application large de l'article L 141-2 actuel du Code de l'aviation civile en déclarant que

"le fait par un pilote de faire rouler, sur un terrain accessible à tous, un aéronef, par ses propres moyens, à l'aide de la force motrice inhérente à son engin, constitue une des manoeuvres dangereuses prohibées par la loi ; que d'ailleurs, le pilote prend le départ au sens de l'article 24 de la loi du 31 mai 1924 (article R 132-1 actuel) susvisé à partir du moment même où, l'hélice en action, l'aéronef commence par ses propres moyens à rouler sur le sol".

Cette interprétation large de l'article L 141-2 a été également confirmée par la Cour de cassation.

La Haute assemblée a, le 6 janvier 1955, pris position dans une affaire "Stievenart" (1).

Lors d'un meeting aérien organisé par la fédération aéronautique le sieur Stievenart avait été blessé mortellement par un aéronef qui effectuait une manoeuvre au sol après l'atterrissage.

La Cour de cassation adoptant la conception extensive, a fait application de l'article L 141-2 actuel du Code de l'aviation civile et commerciale.

(1) C. cass. Ch. civile 2 espèces 6 janvier 1955
Note M. de JUGLART, RGA 1955, p. 228,
Note E. GEORGIADIS, RFDA 1955, p. 79, Dalloz 1955 593,
Note M. de JUGLART, JCP 1955 II 8587,
CA Douai 1ère Ch., arrêt 6 mars 1951, RFDA 1951, p. 211,
Tribunal de première instance de Lille,
jugement 9 nov. 1949, RFDA 1949, p. 439.

La raison de cette tendance réside dans l'intérêt de la victime considérée comme tiers sans moyen de défense.

Mais cette conception extensive de la jurisprudence, refusant d'assimiler l'aéronef se déplaçant au sol à un véhicule ordinaire a été dépassée dans l'affaire Corcoll (1).

Lors d'un accident d'avion survenu dans un champ, non loin du lieu où se trouvait le sieur Corcoll, alors que l'appareil était la proie des flammes, celui-ci se porta au secours du pilote, et fut grièvement blessé et brûlé durant ce sauvetage.

Le problème se posait de savoir si l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile (ancien article 53 de la loi de 1924) devait s'appliquer.

En d'autres termes, pouvait-on considérer qu'il s'agissait d'évolutions au sens de la loi de 1924 ?

La Cour de cassation dans le but équitable de protéger la victime, lui accorda réparation sur la base de l'article L 141-2 du CAC actuel, en précisant de façon astucieuse qu'il s'agissait d'un avion enflammé par le fait de ses évolutions.

(1) Ch. req. 31 mars 1930 DH 1930, Note MP.

Revue générale des assurances terrestres 1931, p. 91.

M. de JUGLART approuve cette solution et estime que cet article doit recevoir application

"étant donné que la chute de l'aéronef avait eu lieu au cours des évolutions commerciales et se trouvait par conséquent, à l'origine du geste altruiste qui, par suite de l'incendie, avait provoqué le dommage" (1).

La doctrine à l'image de la jurisprudence se trouve partagée et hésitante.

M. le Doyen RIPERT opposant l'aéronef au navire, déclare que

"la mer et la terre sont, en quelque sorte sur le même plan, et le navire ne quitte jamais son élément. L'aéronef survole le sol, et sur ce sol vivent des hommes et existent des biens ; il y a ainsi deux mondes juridiques superposés (2). D'autre part l'aéronef retombe sur le sol, il est alors une machine inerte ou roulante semblable aux autres. Au lieu de le comparer à un navire, ne serait-il pas plus juste de l'assimiler à une automobile ; et de le soumettre au droit terrestre, puisque après ses vols, il vient prendre son repos, ou reprendre sa force en touchant le sol".

Toutefois, cet auteur prend aussitôt position contre cette idée en affirmant que cela ne serait pas favorable au développement d'un droit aérien autonome.

- - - - -

(1) M. de JUGLART, La convention de Rome du 7 octobre 1952, RGA 1953, p. 335.

(2) G. RIPERT, Bull. sté Et. législatives op. cit., p. 264.

C'est pourquoi, M. RIPERT estime que distinguer selon que l'aéronef est dans les airs ou se déplace sur le sol, n'est pas de nature à donner à l'aviation le droit qu'il lui faut.

MM. SAVATIER et de JUGLART se montrent également partisans de l'autonomie de l'aéronef quant au droit applicable et se prononcent de ce fait en faveur d'un droit aérien entièrement dégagé des principes du droit terrestre.

Cependant, une partie de la doctrine ne partage pas l'opinion émise par ces auteurs.

Selon MM. H et L. MAZEAUD l'appareil ne doit être considéré en évolution qu'à partir du moment où il a décollé (1).

Pour M. BESSON, l'on ne saurait admettre l'évolution, lorsque l'appareil est à terre, car il n'y a, dans ce cas, aucune inégalité de situation entre l'aéronef et la victime (2).

Selon cette doctrine il faudrait seulement faire appel à la notion de garde.

Selon M. LEPAYSANT, la solution de l'application de l'article L 141-2 du CAC doit être recherchée dans la nature de la victime.

Si celle-ci est un autre aéronef, la loi de 1924 ne doit pas trouver d'application (3).

Seules les personnes se trouvant à la surface de la terre peuvent prétendre au bénéfice de cette loi protectrice des intérêts de la victime passive.

(1) H et L MAZEAUD, op. cit., I^e 1381.

(2) BESSON, op. cit., p. 222.

(3) PF LEPAYSANT, op. cit., p. 60.

Selon nous, l'aéronef même évoluant au sol, ne saurait être assimilé à un véhicule terrestre.

L'aéronef est, de par sa nature, fait pour voler dans les airs, et ne saurait en aucun cas être adapté à toute circulation au sol.

Sa situation particulière à cet égard le rend aussi dangereux au sol que dans les airs (1).

La jurisprudence Coyon nous rappelle en effet, que la visibilité à bord d'un aéronef, est en cas de déplacement de l'appareil au sol, particulièrement limitée.

D'autre part, son système de freinage et de manoeuvre ne saurait le comparer à un véhicule terrestre.

Le risque subsiste tant en vol, qu'au cours des manoeuvres terrestres.

On ne saurait limiter, à cet égard, celles-ci au simple décollage et atterrissage.

C'est pour toutes ces raisons que nous pensons que l'article L 141-2 du CAC doit être appliqué, tant en ce qui concerne les évolutions aériennes que terrestres.

Cependant, il faut néanmoins admettre que les progrès de l'aviation ont diminué la portée de ce risque (2).

C'est pourquoi la théorie objective aura, dans le cadre de cette protection du tiers à la surface, recours à l'idée de la socialisation des risques.

- - - - -

(1) CA Montpellier 1ère ch. arrêt 30 mars 1950,
RGA 1950, p. 774, RFDA 1951, p. 333,
C. cass. ch. civ. 2è 5 décembre 1956, obs. de JUGLART,
JCP 1957 II 9816.

(2) J. PINEAU, op. cit., p. 201.

2) Le recours à l'idée de socialisation des risques

Selon les partisans de la responsabilité objective, le rejet de la théorie de la faute, correspond à un souci d'équité en faveur de la victime passive.

Une telle réparation détruisant, selon certains auteurs (1), toute idée morale, répond à un sentiment de "pitié" "d'assistance" pour la victime, souffrant des conséquences inéluctables du progrès engendré par le monde moderne.

La théorie du risque apparaît donc comme une technique d'union ou de solidarité qui permet à celle-ci d'être indemnisée du seul fait de la mécanisation.

L'homme contemporain se sent totalement désarmé face aux conséquences imprévisibles et souvent dramatiques pouvant résulter du fonctionnement de l'aéronef.

A cet effet, il cherche par la technique de la solidarité à pallier à cette incertitude face au danger.

La raison réelle de cette théorie du risque se trouve dans une aspiration profonde vers le juste.

La victime touchée au hasard ne doit pas souffrir d'un préjudice qui la frappe brutalement et contre lequel elle ne peut rien.

Mais le fait qu'elle soit rivée au sol, ne saurait totalement expliquer cette idée de socialisation des risques.

La responsabilité de l'exploitant est, dit-on, objective, matérielle et absolue.

- - - - -

(1) P. PLUCHON, La responsabilité de l'exploitant dans la Convention internationale de Rome du 7 octobre 1952, RGA 1961, p. 127.

Ceci résulte du fait que l'exploitant retire un profit évident de l'activité aéronautique.

C'est cette combinaison entre le risque et le profit qui justifie l'abandon de la théorie de la faute comme fondement de la responsabilité de l'exploitant.

L'assurance sera bien évidemment l'instrument de socialisation le plus couramment employé (1).

L'exploitant pourra, en effet, facilement recourir à la technique de l'assurance pour certains risques délimités et dont les effets sont statistiquement mesurables.

L'idée de socialisation des risques réside dans le fait, que l'exploitant, disposant des revenus périodiques de son entreprise, pourra prélever des primes d'assurance, dont il répercutera le coût par incorporation dans ses prix.

Dans le cas des entreprises, le client sera donc celui qui paiera ce risque de l'exploitation.

En revanche, l'Etat est toujours son propre assureur.

Ainsi, en matière de bangs supersoniques, les victimes ayant obtenu des dommages intérêts sont réglées par l'Agent judiciaire du trésor.

Cependant, une telle pratique n'exclut évidemment pas la socialisation du risque, celle-ci existant sur une échelle différente.

C'est donc, parce qu'elle est intimement liée aux mécanismes de socialisation des risques que la responsabilité de l'exploitant d'aéronef se détache aussi franchement de la faute (2).

(1) G. VINEY, op. cit., p. 287.

(2) G. VINEY, op. cit., p. 292.

Mais si la théorie du risque se justifie pleinement en ce qui concerne, les dommages matériels directs ou par répercussion, elle s'avère totalement inadaptée aux dommages par pollution et nuisances.

II Inadaptation de la théorie du risque aux dommages par pollution et nuisances

Le problème se pose en matière de dommages par pollution et nuisances de savoir si l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile est applicable.

Les auteurs sont divisés sur son application en dehors de tout accident à l'aéronef.

Une partie de la doctrine se prononce en faveur de son extension au problème du bruit (1) tandis qu'une autre partie de la doctrine refuse son application aux phénomènes soniques et à la pollution d'une manière générale (2).

(1) LEMOINE, Traité de droit aérien n° 903,
CAUSSE et COMBALDIEU, Les bangs supersoniques et leurs effets nocifs, Recherche et mise en oeuvre de la responsabilité civile en raison des dommages corporels et matériels occasionnés par ces déflagrations,
DS 1967 Chron. X (65) Cahier 12, p. 71.

(2) P. CHAUVEAU, Droit aérien n° 489 et 500,
EZANNO, op. cit., p. 80 et suivant.

La jurisprudence a étendu les dispositions de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile aux dommages nés du bruit.

Toutefois, nous pensons, contrairement à la jurisprudence et au large courant doctrinal se prononçant en faveur de l'application de cet article aux phénomènes soniques, que la théorie du risque qui sert de fondement en cas de dommages matériels directs ou par répercussion, ne saurait se justifier quant aux dommages par pollution et nuisances, du fait de l'absence de toute notion d'aléa et de la spécificité de la notion de danger (1).

- a) L'absence de toute notion d'aléa en matière de pollution et nuisances

Le dommage par pollution et nuisances se caractérise par son absence totale d'aléa, c'est à dire de surprise.

L'individu n'est pas ici frappé par la fatalité, alors qu'il jouissait d'un paisible confort.

Cette absence d'aléa en matière de bruit se traduit par l'idée de permanence du préjudice, ainsi que par une idée de certitude.

(1) G. MARTIN, De la responsabilité pour faits de pollution au droit à l'environnement, Thèse Nice oct. 76, p. 55.

1) Le dommage par pollution caractérisé
par sa permanence

Le dommage permanent se distingue du dommage accidentel.

Ce dernier peut frapper n'importe quel individu au hasard, au moment où celui-ci s'y attendrait le moins.

Le phénomène de pollution se caractérise au contraire par sa répétition, son insistance, sa continuité.

Si un dommage résulte indubitablement de ces deux situations, il n'en reste pas moins que la différence de nature entre celles-ci ne peut justifier le recours à un même fondement de responsabilité.

La théorie du risque se conçoit pleinement dans la mesure où elle atteint une victime passive qui, rivée au sol, ne pouvait à aucun moment prévoir le dommage qui résulterait de l'activité aéronautique.

La victime d'un bang supersonique, ne peut en aucun cas prévoir que le passage d'un avion à vitesse supersonique va provoquer la destruction totale ou partielle de son habitation pourtant bien entretenue (1).

Le caractère aléatoire du dommage reste donc l'un des éléments caractérisant cette théorie du risque.

En revanche, le riverain de l'aéroport ne peut en aucun cas prétendre qu'il a été surpris par l'intensité du bruit de tel avion à un moment déterminé.

C'est l'aggression permanente du bruit sur l'organisme humain, qui va créer le dommage.

- - - - -

(1) Tribunal d'instance de Remiremont 8 février 1965,
GP 1965 II 121,
Cour d'appel de Bordeaux 7 décembre 1966, D 1967 239.

La pollution sonore et atmosphérique résultant du fonctionnement de l'ouvrage et du survol des avions de façon continue, modifiera sans aucun doute, la valeur de l'immeuble riverain de l'aérodrome.

A ce titre, il sera possible d'en obtenir réparation.

Toutefois, le problème se pose de savoir sur quel fondement l'on va pouvoir réparer "la dépréciation subie par les immeubles" (1).

A notre avis, le juge ne peut réparer ces dépréciations causées aux propriétés du fait de pollutions permanentes, sur la base de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

Certes la jurisprudence l'admet unanimement aujourd'hui (2).

- - - - -

(1) P. GIROD, La réparation du dommage écologique,
Thèse Paris, LGDJ 1974, p. 59.

(2) TGI Nice 9 décembre 1964, D 65 221, Note DERRIDA
JCP 65 II 17074, Note de JUGLART,
RGAE 1964 416, Concl. LAVIROTTE,
Note de VILLENEUVE,
RFDA 1965 234, Concl. LAVIROTTE,
RTD civil 1965 209, Note de JUGLART,
Rec. gén. des lois 1965 353, Note BESSON,
CA d'Aix 17 février 1966, D 66 J 282, Note DERRIDA,
RTD com. 1966 416 et 1063, Note du PONTAVICE,
C. cassation civ. 2è 8 mai 68, JCP 68 IV 103 et
II 15595, Note de JUGLART et du PONTAVICE.

Cependant, le juge judiciaire fait une application de ce texte non pas du fait du risque, mais plutôt de l'anormalité du préjudice subi.

La confusion est selon nous d'une certaine importance.

Le juge se fonde sur la théorie du risque, alors qu'en réalité, il justifie ses décisions par la théorie des troubles du voisinage.

La permanence du dommage sonore ne saurait être compatible avec tout recours à la théorie du risque.

Celle-ci suppose un aléa qui n'existe pas dans ce type de dommage inhérent à nombre d'activités industrielles.

Ce n'est pas en effet, le bruit d'un avion déterminé que le juge répare, mais bien le survol continuuel d'avions qui décollent ou atterrissent.

Le dommage par pollution caractérisé par sa permanence écarte toute idée d'aléa dans la réalisation du préjudice.

Cette analyse est d'ailleurs corroborée par le fait que le dommage par pollution est également caractérisé par sa certitude.

2) Le dommage par pollution caractérisé par sa certitude

L'absence de certitude dans la réalisation du dommage justifie une protection accrue de la victime.

L'ampleur du dommage sera certainement plus importante du fait qu'elle a été atteinte, dans son intégrité physique ou patrimoniale par surprise.

Le dommage par pollution, à la différence du dommage accidentel, se distingue de ce dernier, de par le fait de sa certitude.

C'est ce dernier élément qui caractérise le dommage par pollution sonore.

Cette caractéristique ne peut légitimement permettre de recourir à la théorie du risque pour fonder la responsabilité de l'exploitant.

Il importe à cet égard de recourir à la conception de M. RIPERT concernant la justification de la responsabilité sans faute (1).

Si la responsabilité basée sur la faute délictuelle suppose l'égalité de situation entre l'auteur et la victime du dommage, celle-ci est rompue lorsque l'aéronef du fait de ses évolutions cause un dommage accidentel.

On ne saurait, prétendre en revanche que cette égalité est rompue, lorsque la victime est certaine de la réalisation d'un préjudice à long terme.

La responsabilité exorbitante de droit commun de l'article L 141-2 du CAC ne saurait se justifier dans un tel cas.

La loi de 1924, entend protéger l'individu rivé au sol et qui va être frappé par un préjudice au moment où il ne s'y attendait pas.

C'est l'effet de surprise qui va justifier le caractère exceptionnel de la responsabilité fondée sur le risque.

Le caractère aléatoire du préjudice rompt ainsi l'égalité, entre l'auteur et la victime du dommage.

Une telle responsabilité dérogatoire au droit commun ne peut trouver application que dans la mesure où la victime a été frappée par effet de surprise.

Le dommage par pollution caractérisé par sa certitude confirme l'inadaptation de la théorie du risque à cette catégorie particulière.

(1) EZANNO, op. cit., p. 87.

Mais l'absence d'aléa en matière de pollution ne saurait suffire à exclure la théorie du risque dans ce cas-là.

La spécificité de la notion de danger, permet également d'étayer notre argumentation.

b) Spécificité de la notion de danger en matière de pollution et nuisances

Le législateur de 1924 a justifié le recours à la théorie du risque de par le fait que l'activité aéronautique est dangereuse pour les tiers et les biens à la surface.

C'est sans doute là la raison d'être de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile qui institue une responsabilité objective, matérielle et absolue à la charge de l'exploitant, (1).

Toutefois, rien ne nous permet de soutenir que ce texte est applicable aux dommages causés par le bruit des aéronefs (2).

L'idée de danger telle que la concevait le législateur de 1924, a une nature différente, selon qu'il s'agit de dommage par pollution ou de dommage matériel.

En revanche, on constate aisément une similitude certaine avec la notion de danger en matière de troubles de voisinage.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 56.

(2) J. CALMEJANE COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 21 à 24.

- 1) La différence de nature entre la notion de danger en matière de pollution et de dommage matériel

Le critère du danger est inhérent à la notion de risque.

La nature du danger diffère selon qu'il s'agit de dommage matériel ou par pollution et nuisances.

La majorité de la doctrine est unanime à affirmer que l'article L 141-2 du CAC a pour objet de permettre aux tiers à la surface, ne participant pas aux risques de la navigation aérienne, d'être protégés efficacement contre de tels risques (1).

C'est l'idée de risque de l'air qui justifie la responsabilité de l'exploitant d'aéronef envers les tiers à la surface.

Ce danger doit être considéré par rapport au critère de la normalité.

En effet, le concept de la normalité doit nous servir à cerner cette notion de danger.

Le danger inhérent à l'activité aéronautique, c'est à dire le risque de l'air, peut provenir soit de la chute d'un aéronef, du délestage d'un de ses éléments, ou bien encore d'un bang supersonique ressenti au sol du fait de la vitesse de l'appareil.

Il faut ainsi admettre que ces risques de l'air de nature purement accidentelle ne revêtent pas un caractère normal.

L'anormalité sera donc le critère spécifique de cette notion de danger.

(1) Ch. LARROUMET, C. cass. 2è ch. civ. 17 déc. 74, DS 75, p. 444.

Cette analyse objective du danger matériel permet l'application de la théorie du risque dans cette hypothèse.

En revanche, tel n'est pas le cas en ce qui concerne les dommages provoqués par le bruit des avions aux abords des aérodrômes.

C'est ainsi, que le bruit provoqué par un avion au décollage ou à l'atterrissage est un effet normal, inhérent à son fonctionnement.

L'on ne peut en aucun cas parler ici de risque de la navigation aérienne.

Le danger en cas de dommage matériel implique une idée de risque, de péril, ce qui n'est absolument pas le cas pour le dommage par pollution.

Certes ces deux notions aboutissent à créer un préjudice.

Mais, l'on ne saurait confondre, la notion de préjudice avec celle de danger.

Le danger est ce que l'on craint, tandis que le préjudice est ce qui résulte de la situation créée.

C'est cette différence de nature entre la notion de danger en matière de pollution et de dommage matériel, qui justifie l'application de la théorie du risque dans ce dernier cas.

Pour notre part, nous rejoignons M. LARROUMET (1) lorsqu'il écrit que

"c'est dépouiller l'article L 141-2 de toute son économie et de sa signification véritable, que d'affirmer, comme le fait la jurisprudence, qu'il vise les dommages de toute nature, y compris ceux provenant du bruit des aéronefs".

Cet auteur estime qu'une telle attitude aboutit en fait à nier le particularisme de la responsabilité envers les tiers à la surface.

Cependant, le danger provenant du bruit des aéronefs doit être rapproché de celui utilisé en matière de troubles de voisinage.

2) Similitude avec la notion de danger en matière de troubles de voisinage

En matière de dommage matériel, le danger est synonyme de risque, tandis qu'en ce qui concerne les phénomènes de pollution, le danger se confond avec la nocivité.

Selon cette seconde conception, l'analyse est subjective.

Ainsi conçue, la condition de la responsabilité liée au caractère du dommage constitue une question de fait livrée à l'appréciation souveraine des juges du fond.

(1) Ch. LARROUMET, op. cit., p. 444.

La nocivité du dommage par pollution est la composante de plusieurs facteurs, spécialement de l'intensité du son, de l'éloignement et de la fréquence de ses manifestations (1).

A côté de ces facteurs physiques, interviennent des éléments d'ordre psychologiques tenant à l'environnement ambiant déjà existant, à l'état dépressif ou non de telle victime particulièrement vulnérable.

La subjectivité dont est empreinte la notion de danger en matière de pollution, nous écarte inéluctablement de la notion de risque.

A la différence du dommage matériel qui se constate du seul fait de son existence, l'anormal en matière de pollution ne peut a contrario être déterminé qu'à partir de ce qui est normal, c'est à dire ce qui est habituel dans un lieu et à une date donnée.

Ainsi la notion de danger en matière de pollution et nuisances serait identique au concept d'anormalité en matière de troubles de voisinage.

Seule une pareille constatation nous permet de cerner la spécificité de la notion de danger en matière de pollution et nuisances.

C'est l'absence de toute notion d'aléa, ainsi que la spécificité de la notion de danger en matière de pollution et nuisances qui montre l'inadaptation d'une théorie du risque qui cherche en fait à protéger la victime passive, d'un risque éventuel qui serait créé par l'exploitant (2).

(1) JP. HARPILLARD, Les inconvénients de voisinage, Thèse Paris 1975, p. 139.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 55.

Mais à côté de la controverse existante sur l'application de la théorie du risque, une certaine incertitude se dégage quant aux autres fondements de la responsabilité.

§ 2 INCERTITUDE DES AUTRES FONDEMENTS DE LA RESPONSABILITE

La responsabilité de l'exploitant d'aéronef peut être engagée à plusieurs titres et sur plusieurs fondements juridiques.

Nous avons vu que la responsabilité de l'exploitant d'aéronef pouvait être engagée sur le fondement du risque, du fait des évolutions des aéronefs.

Cette responsabilité est objective, matérielle et absolue.

Mais la responsabilité de l'exploitant d'aéronef peut également être fondée sur le déséquilibre entre les propriétés voisines ou bien même sur les règles générales du droit civil (1).

(1) R. GOY, La lutte contre les nuisances aux abords des aérodromes en France, RGAE 1974, p. 206 et suivantes.

I La responsabilité fondée sur le déséquilibre entre
les propriétés voisines

La responsabilité de l'exploitant peut être
encourue du fait du survol d'une propriété privée par un
aéronef.

Cette responsabilité supposant une entrave joue
en faveur du propriétaire survolé.

La responsabilité peut se fonder également sur la
théorie des inconvénients anormaux de voisinage.

L'auteur d'une gêne excédant les inconvénients
normaux de voisinage doit ainsi réparer le trouble causé,
que ce soit pour faute ou pour risque.

a) La notion de servitude créée par le droit de
survol

L'article L 131-2 du Code de l'aviation civile
édicte que

"le droit pour un aéronaf de survoler les propriétés
privées ne peut s'exercer dans des conditions telles
qu'il entraverait l'exercice du droit du
propriétaire".

Cet article semble avoir été rédigé essentiellement
pour protéger l'espace aérien du propriétaire contre son
usage par des aéronefs (1).

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 123.

Toutefois, on assiste à un démembrement du droit de propriété dans l'intérêt de la navigation aérienne, consacré tacitement par l'article L 131-1 du CAC qui dispose que

"les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire français".

1) Le droit du propriétaire foncier sur l'espace aérien

L'article L 131-2 du Code de l'aviation civile protège l'espace aérien du propriétaire foncier contre son usage par l'aéronef.

Ce texte serait ainsi une application de l'article 552 du Code civil qui affirme le droit du propriétaire de jouir de l'espace aérien au-dessus de son fonds (1).

Cet article 552 du Code civil dispose que

"la propriété du sol emporte la propriété du dessus et du dessous.

Le propriétaire peut faire au-dessus toutes les plantations et constructions qu'il juge à propos, sauf les exceptions établies au titre des servitudes ou services fonciers".

Le problème se pose donc de savoir jusqu'où va s'étendre la propriété du survol.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 118.

Une controverse s'est instaurée sur le point de savoir à quelle hauteur et sur quelle étendue la propriété de l'espace devait s'étendre (1).

MM. ESMEIN et KHADR se fondant sur la notion de propriété ont interprété le droit édicté par l'article 552 du Code civil, comme étant un droit sur l'espace aérien à l'infini (2).

Selon ces auteurs, l'article 552 aurait posé, en ce qui concerne la propriété du dessus, un principe absolu.

Le propriétaire du sol serait propriétaire de l'espace situé au-dessus jusqu'à l'infini.

Toutefois, cette opinion n'a pas été partagée par l'ensemble de la doctrine.

C'est ainsi que M. NAQUET a opposé le fait que l'article 552 du Code civil consacre non pas un droit de propriété mais une faculté légale d'appropriation (3).

Selon cet auteur, il ne saurait y avoir de propriété sans possession.

(1) Khamis KHADR, Réparation des dommages causés par les aéronefs du simple fait du survol des propriétés privées en droit Français et en droit Egyptien, RGAE 64, p. 13.

(2) P. ESMEIN, Droit civil français 7è éd., Paris lib. technique 1961, T II, p. 247.
K. KHADR, op. cit., p. 13.

(3) NAQUET, Sirey 1902 I, p. 217.

C'est la raison pour laquelle, selon lui l'espace aérien ne peut faire l'objet d'un droit de propriété.

M. LEBLANC exposa dans sa thèse un autre fondement (1).

Selon lui, il faudrait rechercher le fondement du droit du propriétaire sur l'espace aérien, dans la notion d'utilité.

Cette conception vague et imprécise du concept d'utilité fut d'ailleurs précisée par FRICOTELLE (2).

D'après cet auteur, le propriétaire foncier aurait donc un intérêt dans l'espace utilisé et utilisable dans le but de jouir légitimement du sol.

Le droit de survol ne deviendrait ainsi une servitude légale de passage que lorsque l'aéronef pénètre dans l'espace utilisable par le propriétaire du sol.

Ceci écarterait toute plainte du propriétaire contre l'usage de l'espace aérien au-dessus de son fonds, lors des décollages et atterrissages du fait des servitudes légales de dégagement.

En revanche, sa plainte serait admise sur le fondement de l'article 552 du Code civil, en cas de vol à basse altitude.

Il résulte de cette analyse que le droit de survol restreint les droits du propriétaire sur l'espace aérien au-dessus de son fonds, dans la mesure où le droit sur l'espace aérien de l'article 552 du Code civil est lui-même limité.

(1) R. LEBLANC, La navigation aérienne au point de vue du droit civil, Thèse Paris 1914, p. 10.

(2) J. FRICOTELLE, Aviateurs et particuliers, Etude de droit interne, Thèse Paris 1923, p. 15.

2) Le démembrement du droit de
propriété au profit de la navigation
aérienne

Le propriétaire du sol a un droit de propriété sur l'espace sus-jacent (1).

La possession de la surface serait illusoire sans celle du dessus.

A première vue, l'on pourrait croire que l'article 552 du Code civil, donnant au propriétaire du sol la propriété du dessus, constitue un obstacle à la navigation aérienne.

Or selon M. KHADR (2), le but de l'article 552 du Code civil est d'assurer l'utilité complète de la possession du sol, tant au-dessous qu'au-dessus contre les atteintes des autres usagers.

De ce fait, le droit de propriété accordé au propriétaire sur l'espace aérien serait limité à la hauteur et à l'étendue nécessaire et suffisante pour que son droit de propriété sur le sol soit utilisable.

Au delà de cette limite d'espace utilisable, l'espace aérien restant ferait partie du domaine public.

La propriété sur l'espace aérien serait donc selon KHADR, une "propriété imparfaite" par rapport aux pouvoirs classiques du droit de propriété.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 118.

(2) Khamis KHADR, op. cit., p. 19.

L'article 552 sur le droit de propriété et les articles L 131-1 et L 131-2 du Code de l'aviation civile sur le droit de vol, serait intimement liés mais chacun ayant sa limite dans l'exercice du droit de l'autre.

Une partie de la doctrine tente d'expliquer le démembrement du droit de propriété au profit de la navigation aérienne du fait de la création d'une servitude de passage.

D'après M. de JUGLART (1) les article L 131-1 et L 131-2 du Code de l'aviation civile ont voulu consacrer au profit du propriétaire foncier, un véritable droit sur la portion de l'espace aérien utilisable, créant ainsi une véritable servitude de passage.

Pour M. SAINT-ALARY (2)

"le principe du droit du propriétaire sur l'espace aérien est maintenu, mais au profit de l'aviation ; le législateur a créé, sans se soucier de l'altitude à laquelle a lieu le survol, une sorte de servitude de passage. Autrement dit, le droit de propriété est démembré dans l'intérêt de la navigation aérienne, l'aéronaute ne le viole plus par le seul fait de son passage, mais il pourrait être poursuivi dans la mesure où ce passage aurait occasionné des dommages, par application des règles de la responsabilité civile".

(1) M. de JUGLART, Traité de droit aérien, p. 167.

(2) R. SAINT-ALARY, Le droit aérien 1955, p. 83.

La même conception a été reprise par M. J. PINEAU qui écrit que (1)

"l'article 17 (article L 131-1 actuel) du Code de l'aviation, consacre le droit pour les aéronefs de circuler librement. Le législateur a donc fait passer sur le plan légal cette liberté de survol admise par la jurisprudence, en grevant la propriété privée de cette nouvelle et générale servitude de survol".

Cependant cette doctrine n'a pas été suivie par tous les auteurs.

M. le GOFF (2) refusant d'accepter la conception de cette partie de la doctrine soutient que "l'atmosphère est partie du domaine public de l'Etat".

Selon cet auteur, il ne pourrait donc pas y avoir de servitude puisque "les propriétaires des terrains n'ont aucun droit".

Cependant, cette dernière conception a été réfutée par M. KHADR (3) qui admet la propriété privée de l'espace aérien, mais le limite au passage indommageable, de façon à assurer au propriétaire la jouissance du sol, et à lui permettre de prévenir le préjudice naissant de son utilisation par l'exploitant d'aéronef.

(1) J. PINEAU, Les infractions à la circulation aérienne en droit français, Thèse Paris 1963, p. 232.

(2) Le GOFF, Manuel de droit aérien, droit public, Paris 1954, p. 68.

(3) K. KHADR, op. cit., p. 24.

On assiste, selon nous, au démembrement du droit de propriété au profit de la navigation aérienne.

Mais à côté de cette technique de la responsabilité fondée sur le droit de survol dont on a vu les contours incertains, la jurisprudence a eu tacitement recours en matière de pollution et nuisances à un autre fondement ; celui de la théorie des troubles du voisinage.

- b) Le recours au fondement de la responsabilité des troubles de voisinage en matière de pollution et nuisances

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile dispose que

"l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime".

Cet article pose donc le principe d'une responsabilité objective matérielle et absolue fondée sur la théorie du risque.

Cependant la jurisprudence semble combiner deux techniques de la responsabilité civile délictuelle : celle de la responsabilité pesant sur l'exploitant d'un aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface et la responsabilité pour troubles de voisinage (1).

(1) Ch. LARROUMET, C. cass. 2è ch. civ. 17 décembre 1974, DS 1975, p. 442.

Une telle position de la jurisprudence traduit selon nous, l'abandon tacite de la théorie du risque en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances du fait de la "brutalité confortable" (1) de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

- 1) La combinaison jurisprudentielle de deux techniques de la responsabilité civile délictuelle

La jurisprudence, à de multiples reprises, a eu l'occasion de s'écarter de l'esprit du législateur de 1924.

La loi de 1924 était allée, en ce qui concerne la responsabilité de l'exploitant, jusqu'à "l'extrême pointe" de la théorie du risque (2).

Or, la jurisprudence, tout en admettant le principe d'une responsabilité sans faute, limite la réparation aux dommages dépassant les inconvénients normaux de voisinage.

C'est ainsi, que le tribunal de Nice le 9 décembre 1964 a fondé sa décision à la fois, sur l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile (ancien article 36 du CACC) et sur la théorie des troubles de voisinage (3).

-
- (1) CA Bastia 6 juin 1967,
Compagnie Air France c/ Laveaud Albertini,
GP 68 I Somm., p. 6.
 - (2) TGI Nice 9 décembre 1964, Note F. DERRIDA,
D 1965, p. 225.
 - (3) TGI Nice 9 décembre 1964, Note M. de JUGLART
JCP 65 II 14071 - 14074.

Cette jurisprudence a été, au demeurant, confirmée.

La Cour d'appel d'Aix (1) ainsi que la Cour de cassation (2) dans un arrêt en date du 8 mai 1968 ont admis une responsabilité sans faute à la charge de l'exploitant tout en la limitant

"dans la mesure où les bruits produits par les appareils excèdent les inconvénients normaux de voisinage".

Par ailleurs, la jurisprudence concernant l'affaire d'Orly, a limité la réparation

"dans la mesure où les bruits produits par les évolutions des appareils de ces compagnies excèdent les troubles qui doivent être normalement supportés dans un environnement urbain" (3).

-
- (1) Cour d'Aix 17 février 1966, D 66 J 282, Note DERRIDA, JCP 66 II 14755, Note de VILLENEUVE, RTD com. 1966 46 et 1063, Note du PONTAVICE.
- (2) Cass. civ. 2è 8 mai 1968, JCP 68 II 15595, Note de JUGLART et du PONTAVICE, RGAE 1968 346, Note LACOMBE, RFDA 1968 327, Note GEORGIADIS.
- (3) TGI Paris 4 novembre 1970, RFDA 1971, p. 84
RGAE 1970, p. 417, Note L.A.
Cour de Paris 1ère 6 juillet 1971, RGAE 1971 301, RFDA 1971 295, Concl. NAVELOT,
C. cass. 2è 17 déc. 1974, DS 1975, J 441, Note Ch. LARROUMET.

Selon cette jurisprudence, la responsabilité de l'exploitant ne serait encourue que si la gêne excède celle due aux bruits habituels du quartier et si ces bruits sont de nature à troubler vraiment les conditions normales d'un homme sain ou même de porter atteinte à sa santé physique ou mentale.

Cette combinaison jurisprudentielle de deux techniques de la responsabilité civile délictuelle, sous une apparente considération en faveur des riverains, ne leur apporte pas en fait une protection plus grande, que celle des troubles du voisinage.

Le juriste s'interroge, donc, sur le point de savoir, quelle différence on peut établir entre le riverain d'aéroport, et le voisin d'un établissement incommode autorisé par l'administration.

Ce qui, à notre avis, paraît choquant dans cette jurisprudence maintenant bien établie, c'est l'hypocrisie avec laquelle elle reconnaît l'application de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile aux phénomènes de pollution sonore, tout en limitant aussitôt la réparation aux inconvénients excédant les troubles du voisinage.

A cette hypocrisie, vient s'ajouter également l'illogisme.

Comment concilier, en bonne logique, un texte consacrant une responsabilité fondée sur le risque avec la théorie des troubles de voisinage, empreinte de subjectivisme ?

A notre avis, cette jurisprudence a sans doute formulé maladroitement, l'abandon tacite de la théorie du risque pour se placer sur le terrain plus subjectif des troubles de voisinage ; ce second critère ayant, à lui seul, le mérite d'être plus adapté au problème du bruit des avions.

2) L'abandon tacite de la théorie du
risque pour le fondement de
l'anormalité du préjudice

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile, tel qu'il est interprété par la jurisprudence actuelle, n'apporte pas aux riverains de l'aéroport une protection plus grande que celle que la jurisprudence des troubles de voisinage apporte aux voisins d'un établissement incommode autorisé par l'administration (1).

C'est non seulement vider l'article L 141-2 de tout son sens, mais aussi le dénaturer, de n'engager la responsabilité de l'exploitant que dans la mesure où le bruit dépasse les inconvénients normaux de voisinage.

En principe, l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile permet d'indemniser le préjudice dès qu'il est prouvé, sans considération de son importance, tandis que les troubles de voisinage sont, au contraire, fondés sur l'équilibre des intérêts qui suppose une tolérance entre voisins (2).

Ce texte sanctionne tous "les dommages" causés par les aéronefs aux tiers à la surface, et ne contient aucune restriction quant à son domaine.

L'application de la responsabilité des troubles de voisinage, à côté de la responsabilité de plein droit laisse subsister un "malaise" (3).

(1) cf dommages causés aux tiers par le bruit des moteurs d'aéronefs, RTD com. 1966, p. 416.

(2) ALVAREZ CORREA, Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des aéronefs en droit américain et en droit français, RFDA 1973, p. 129.

(3) ALVAREZ CORREA, Thèse op. cit., p. 151.

La responsabilité de cet article étant objective, matérielle et absolue, il ne saurait y avoir de limitation autre que celle prévue par la loi (1), faute de quoi les demandeurs n'emporteraient qu'une victoire à la Pyrrhus (2).

D'autre part, le régime des troubles de voisinage, issu du droit commun, est fondé sur la notion de faute, alors que l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile est fondé sur la théorie du risque.

La combinaison jurisprudentielle de ces deux techniques de la responsabilité, aboutit à une certaine ambiguïté, que la jurisprudence se garde bien d'expliquer.

Cette attitude d'une jurisprudence qui cherche désespérément à se retrancher derrière un sentiment "d'équité" (3) traduit selon nous, l'abandon tacite d'une théorie du risque qui n'aurait jamais dû être étendue aux phénomènes de pollution.

L'absolutisme de l'article L 141-2 du CAC a été complètement dénaturé (4). Cela traduit incontestablement le "malaise" d'une jurisprudence qui cherche à atténuer la responsabilité d'un exploitant légalement autorisé.

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
LGDJ 1975, p. 247.

(2) Op. cit., RTD com. 66, p. 415.

(3) JB. BLAISE, Responsabilité et obligations coutumières dans les rapports de voisinage, RTD civil 1965, p. 261.

(4) C. cass. 2è ch. 17 déc. 74, AJPI janvier 76,
p. 21, Note RB.

Mais cette incertitude de la responsabilité fondée sur le déséquilibre des propriétés voisines, se retrouve également en ce qui concerne la responsabilité fondée sur le critère de la présomption de faute.

II La responsabilité fondée sur le critère de la faute ou de la présomption de faute

L'application des articles 1382 et 1384 du Code civil, ne devrait pas, en l'espèce, trouver application, en raison de l'existence des règles propres au droit aérien et du principe "specialia generalibus derogant".

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile édictant une responsabilité objective, matérielle et absolue, s'applique même en l'absence de toute faute de l'exploitant.

De plus, seule la faute de la victime peut être prise en considération afin d'écarter ou d'atténuer la responsabilité de l'auteur du dommage.

Cependant malgré l'existence de cette règle, le recours au fondement de la faute et de la présomption de faute revêt dans certains cas un intérêt particulier.

a) La responsabilité fondée sur un fait fautif

La jurisprudence, en l'absence d'un texte spécial, s'est d'abord référée à l'article 1382 du Code civil (1).

Il est cependant possible de soutenir aujourd'hui que cet article est inapplicable, sans faute prouvée, tant en ce qui concerne les dommages matériels que par pollution et nuisances.

- 1) Le principe de l'inapplication de l'article 1382 du Code civil en cas de dommages matériels

Les dommages causés par les évolutions des aéronefs, étaient réparés avant la loi de 1924, sur la base de l'article 1382 du Code civil (2).

Cette responsabilité subjective fondée sur la faute prouvée était couramment admise par la jurisprudence.

Le tribunal correctionnel d'Épernay (3) le 14 décembre 1911 fit application de cet article.

(1) Tribunal civil Seine 10 juin 1914, D 1914 II 193, Note LALOU.

(2) Khamis KHADR, op. cit., p. 31.

(3) Tribunal correctionnel d'Épernay 14 décembre 1911, Revue juridique internationale de la locomotion aérienne 1912, p. 243.

Un aéronef, qui avait été contraint d'atterrir dans un champ, alors qu'il décollait, avait effrayé un cheval.

Le conducteur de la charrette avait été renversé par l'animal affolé, et avait eu la jambe cassée.

S'étant constitué partie civile, il fut débouté de sa demande en dommages-intérêts au motif qu'aucune faute n'avait pu être prouvée à l'encontre du pilote.

Une telle solution nous paraît particulièrement choquante aujourd'hui.

Une affaire similaire a été réglée de façon diamétralement opposée par le Tribunal de grande instance de Montbéliard (1).

Les juges se fondant en l'occurrence sur l'article L 141-2 actuel du Code de l'aviation civile ont déclaré que l'exploitant de l'aéronef devait être tenu responsable même en l'absence de toute faute prouvée.

En l'espèce, une paysanne qui passait devant une charrette de foin, fut renversée par un cheval qui avait été effrayé par le passage d'un avion à réaction à vitesse supersonique.

La preuve du préjudice et de la relation de cause à effet ont suffi pour entraîner la responsabilité de l'exploitant d'aéronef.

C'est ainsi, que depuis la loi de 1924, l'article 1382 du Code civil est dans la majorité des cas inapplicable en ce qui concerne les dommages matériels directs.

Toutefois, cet article recevra application, malgré la responsabilité objective de l'article L 141-2 du CAC, dans l'hypothèse où une faute est imputable à l'exploitant.

(1) Tribunal de grande instance de Montbéliard
14 décembre 1965, JCP 1966 II 14721.

Cette solution a été consacrée par le Tribunal civil de la Seine (1) le 10 juin 1914.

En l'espèce, certains propriétaires avaient demandé des dommages-intérêts pour le préjudice que leur avaient causé des atterrissages ayant dévasté toute leur récolte.

Les exploitants d'aéronefs avaient été condamnés du fait qu'ils avaient commis des fautes propres à engager leur responsabilité.

Il est légitime de penser qu'une telle décision se justifierait aujourd'hui en cas de faute prouvée. Le recours à la responsabilité pour faute ne ferait pas double emploi avec le principe de la responsabilité fondée sur le risque, en ce sens qu'elle inciterait, dans une telle hypothèse, les juges à plus de rigueur.

La même analyse doit être faite en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

2) Le principe de l'inapplication de
l'article 1382 du Code civil en cas
de dommages par pollution et
nuisances

L'application de l'article 1382 du Code civil en matière de pollution sonore paraît être d'un emploi difficile.

La jurisprudence antérieure à la loi du 31 mai 1924 a toutefois reconnu la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef sur la base de cet article.

(1) Tribunal civil Seine 10 juin 1914,
Heurtebise c/ Farman frères et autres,
D 1914 II, p. 193, Note LALOU.

Dans l'affaire Bertrant (1) le Tribunal civil de la Seine a retenu la responsabilité de l'exploitant du fait du bruit produit par ses appareils.

C'est ainsi, que le tribunal relève que les évolutions de l'appareil étant de nature à troubler le propriétaire dans la jouissance de ses biens, l'exploitant devait être déclaré responsable.

Sur le même fondement, la Cour de Paris (2) a condamné le 27 février 1961 la Compagnie Air France à réparer le préjudice qu'elle a causé par sa faute aux époux Iablokoff en ne prenant pas les mesures utiles en vue d'atténuer le bruit des avions à réaction émis par le fonctionnement d'un centre d'instruction sans d'ailleurs se référer à l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

L'arrêt de la Cour de Paris déclara qu'il incombait aux compagnies aériennes qui font fonctionner des bancs d'essai d'avions à réaction, situés dans des zones résidentielles, de prendre toutes mesures utiles en vue d'atténuer le bruit des moteurs et qu'en ne prenant pas les mesures susceptibles de diminuer efficacement l'intensité du bruit émis par le fonctionnement de son centre d'instruction, la compagnie aérienne avait commis une faute au sens de l'article 1382 du Code civil.

A cet égard, la même constatation peut être faite.

En l'état actuel de la jurisprudence, l'article 1382 n'a plus à s'appliquer sauf dans l'hypothèse où une faute aurait été commise comme dans l'arrêt de la Cour de Paris.

- - - - -

(1) Tribunal civil Seine 6 juillet 1912, D 1913 II, p. 17.

(2) Cour de Paris 1ère ch. 27 février 1961,
Epoux Iablokoff c/ Air France, RFDA 1961, p. 279,
D 1961, Somm., p. 78.

La jurisprudence a étendu les dispositions de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile aux problèmes du bruit des avions.

Force est donc d'admettre que l'article 1382 n'aura de ce fait qu'une application limitée.

Mais, la responsabilité de l'exploitant peut également être fondée sur le critère de la présomption de faute.

b) La responsabilité fondée sur la présomption de faute

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile déroge au droit commun de la responsabilité civile aux points de vue des causes d'exonération du responsable du dommage, et quant à la désignation du responsable (1).

Cette différence entre les deux systèmes de responsabilité a pour conséquence une distinction des domaines d'application.

Aussi pensons-nous que l'article 1384 alinéa 1er est totalement inadapté en matière de dommages matériels, mais que son application n'apparaît pas davantage souhaitable en cas de pollution et nuisances.

(1) R. CATHALA, JM. ROCHE, JA. TREGOUET,
Réflexion sur un imbroglio, La réparation des troubles de jouissance par les avions, Nuisances et environnement, Novembre 73, p. 57.

1) Inadaptation de l'article 1384
alinéa 1er en cas de dommages
matériels

Georges RIPERT, un des principaux rédacteurs de la loi de 1924, avait bien avant l'élaboration de la loi, fait apparaître l'inégalité frappante de situation entre le tiers à la surface et les aéronefs.

Selon, cet auteur (1)

"la situation éminente de l'aéronef le met à l'abri des coups venus du sol, cependant que ceux qui sont rivés au sol doivent subir les conséquences des atterrissages, des chutes, et des délestages...".

Il est permis de penser que le législateur de 1924, en l'absence de référence expresse au bruit (2) n'avait songé qu'aux dommages matériels.

C'est cette rupture d'égalité entre la situation de l'aéronef et ceux qui sont rivés au sol qui interdit tout recours à la responsabilité de droit commun.

Il semble, en effet, que la responsabilité de l'article 1384 alinéa 1er suppose une égalité de situation entre l'auteur et la victime du dommage.

Le législateur n'a-t-il pas expressément prévu dans l'article L 141-1 du Code de l'aviation civile qu'

"en cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du Code civil".

(1) G. RIPERT, op. cit., p. 288.

(2) EZANNO, op. cit., p. 75.

L'égalité de situation règne en effet lorsqu'il s'agit de régler une collision entre aéronefs.

En revanche, il n'y a pas réciprocité éventuelle dans le préjudice, pas d'égalité dans les situations respectives, lorsque l'aéronef cause un dommage matériel à un tiers à la surface.

Il semblerait que ce "péril nouveau" touchant "l'humanité rampante" (1) concerne tant les dommages matériels directs, que par répercussion.

La logique irait dans le sens de cette interprétation, puisque dans les deux hypothèses il y aurait un risque exceptionnel pour les tiers et les biens à la surface.

A cet égard, il faut noter que le législateur a volontairement créé un système original d'une particulière rigueur.

L'article L 141-2 établit, en effet, un système de responsabilité sans faute, n'admettant comme cause exonératoire que la seule faute de la victime.

Or, nous savons que l'article 1384 alinéa 1er du Code civil admet, outre la faute de la victime, le cas fortuit et la force majeure.

C'est cette différence de régime entre les deux systèmes de responsabilité qui nous conduit à écarter définitivement l'article 1384 en cas de dommages matériels.

Un tel régime ne s'explique qu'en ayant recours à la notion de "risque de l'air" inhérente à l'activité aéronautique.

En l'absence d'un tel risque, en cas de dommages par pollution et nuisances, l'analyse doit être différente.

(1) G. RIPERT, op. cit., p. 288.

Rejoignant la doctrine hostile à l'extension de l'article L 141-2 du CAC aux problèmes posés par le bruit des avions (1) nous nous prononçons également en faveur de la non-application de l'article 1384 alinéa 1er du Code civil en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

2) La non-application de
l'article 1384 alinéa 1er en cas de
pollution et nuisances

Pour M. H et L MAZEAUD (2), le système de la présomption de responsabilité, tel qu'il ressort de la jurisprudence actuelle de l'article 1384 alinéa 1er, serait plus approprié à une activité qui ne présente pas plus de dangers qu'un autre mode de déplacement.

Si, en ce qui concerne les dommages matériels, nous pensons que le recours à la responsabilité de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile, se justifie non sur le plan du nombre d'accidents, mais sur celui de l'ampleur des conséquences (3) ; en revanche cet article dérogatoire au droit commun instituant une responsabilité objective, matérielle et absolue, ne doit pas trouver application en ce qui concerne les effets soniques occasionnés par les avions.

(1) Ch. LARROUMET, C. cass. 2è ch. 17 décembre 1974,
DS 1975, p. 443.

(2) M. H et L MAZEAUD, Leçons de droit civil, T II n° 558.

(3) cf les sinistrés du Bourget Goussainville,
Réflexions sur l'accident du 3 juin 1973,
Paul de LA PRADELLE, RGAE 1973, p. 151.

Les phénomènes de nuisances acoustiques ne revêtent pas de nos jours un "caractère exceptionnel" au sens où l'entendrait le législateur de 1924.

Nul ne songe, en effet, à instaurer un régime de responsabilité particulier qui permettrait aux riverains d'une autoroute d'engager une action à l'encontre d'un particulier qui emprunterait régulièrement cette voie.

La responsabilité absolue de l'article L 141-2 du CAC est totalement inadaptée à ce type de préjudice.

La jurisprudence nous en fournit à cet égard une excellente illustration (1).

L'illogisme déjà dénoncé, dans lequel elle se confine, laisse parfaitement transparaître son intention d'atténuer la rigueur d'une responsabilité totalement inadaptée à ce type de phénomène.

C'est ce qui a amené certains auteurs (2) à s'élever contre une telle conception qui leur paraît parfaitement illogique, non protectrice des intérêts des victimes, tandis que d'autres auteurs (3) se félicitent de l'harmonieuse combinaison de ces deux techniques de la responsabilité.

(1) Ch. LARROUMET, op. cit., p. 442.

(2) M. de JUGLART et E. du PONTAVICE, Cass. civ. 2è
8 mai 1968, JCP 68 II 15595.

(3) M. DERRIDA, Tribunal de grande instance de Nice
9 décembre 1964, D 1965, p. 223.

Quant à nous, nous ne pensons pas que l'actuel article L 141-2 du CAC soit applicable au problème du bruit des aéronefs ; et nous ne réjouissons pas de l'état de la jurisprudence actuelle.

Néanmoins, l'application de l'article 1384 alinéa 1er ne se justifierait pas non plus dans pareille hypothèse.

Nous rejoignons à ce propos M. EZANNO (1) lorsqu'il écrit

"qu'un retour aux règles du Code civil serait contraire à l'évolution actuelle du droit de la responsabilité".

Pareille affirmation si elle se conçoit à propos des dommages matériels, se conçoit de la même façon en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

A notre avis, la responsabilité fondée sur la faute ou sur la présomption de faute ne saurait trouver aucune justification en la matière.

La responsabilité de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile doit être modifiée.

Certes l'exploitant d'aéronef doit toujours être déclaré responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou par les objets qui s'en détacheraient.

En revanche, il serait totalement illogique de prévoir une pareille responsabilité pour les dommages causés par le bruit des aéronefs aux riverains.

En effet, nul ne peut nier plus longtemps que l'exploitant d'aéronef n'exploite ses avions qu'en conformité avec la réglementation et la législation en vigueur.

(1) EZANNO op. cit., p. 92.

A partir de cette constatation, il est possible d'affirmer qu'en matière de nuisances et de pollution causés par les aéronefs à l'environnement la responsabilité de l'exploitant d'aéronef ne peut être engagée qu'en cas de méconnaissance de la réglementation applicable.

Cependant, il serait souhaitable de prévoir en ce qui concerne l'exploitant d'aérodrome, une responsabilité de plein droit qui pourrait être atténuée ou écartée par la preuve de la faute de la victime ou d'un événement de force majeure.

A cet égard, le nouvel article L 141-2 du Code de l'aviation civile pourrait être rédigé de la façon suivante :

"L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime".

"Toutefois et nonobstant toute autre disposition législative contraire, les dommages causés par le bruit des aéronefs aux riverains des aérodromes n'engagent la responsabilité des exploitants d'aéronefs qu'en cas de méconnaissance de la réglementation en vigueur".

"La responsabilité des exploitants d'aérodromes du fait de ces mêmes dommages de bruit est engagée de plein droit à l'égard des riverains. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime ou d'un événement de force majeure".

Comme nous pouvons le constater toute responsabilité fondée sur la faute ou sur la présomption de faute ne nous semble pas justifié à ce type particulier de dommage.

La solution la plus logique consiste donc à modifier l'actuel article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

La responsabilité de l'exploitant d'aéroport doit être recherchée de façon objective.

Le fondement de la responsabilité différera ainsi, selon qu'il s'agit d'un aérodrome privé ou d'un aéroport public.

SECTION II :

LE FONDEMENT DE LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AERROPORT

Les installations aéroportuaires et leur exploitation constituent pour les riverains de l'aérodrome une source de gêne occasionnant un préjudice.

C'est ainsi, que le bruit provenant de cet ensemble devra, dans la mesure où il dépasse un certain seuil de tolérance, être réparé.

Cependant, la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome pourra être portée devant deux juridictions différentes (1).

Cette responsabilité peut être mise en cause, soit devant les juridictions de l'ordre administratif, par application de la théorie des dommages de travaux publics, soit devant les juridictions de l'ordre judiciaire, conformément aux règles de la responsabilité civile (2).

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 1973, p. 142.

(2) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
LGDJ 1975, p. 177.

§ 1 LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AEROPORT DU
FAIT DES DOMMAGES DE TRAVAUX PUBLICS

La responsabilité de l'exploitant d'aérodrome peut être engagée sur la base des règles de la responsabilité des dommages de travaux publics.

Le Conseil d'Etat, a en effet, d'abord admis l'éventualité d'une telle responsabilité dans l'arrêt Pellenc (1) et a ensuite engagé cette responsabilité dans l'arrêt de Rocquigny (2) du fait de l'existence et de l'aménagement de l'aérodrome.

La théorie des dommages de travaux publics fait une large application du système de la responsabilité sans faute.

Elle est fondée sur une idée spécifique à la matière : celle des avantages que la collectivité retire des travaux et des ouvrages publics considérés comme des richesses collectives.

Elle repose ainsi sur l'idée de l'égalité devant les charges publiques (3).

- - - - -

(1) C. Etat 15 juillet 1953, Rec. LEBON 1953, p. 374,
Secrétaire d'Etat aux forces armées c/ Cons. Pellenc.

(2) C. Etat 26 octobre 1966, de Rocquigny, Rec. LEBON 1966,
p. 1122.

(3) de LAUBADERE, Traité élémentaire de droit administratif
Tome II, 5è édition, n° 647 et suivant.

Il est cependant extrêmement intéressant de noter que les dommages de travaux publics provenant des phénomènes de pollution sont réparés sur le fondement de la théorie du risque.

Elle s'inspirerait ainsi de la théorie civiliste des risques de voisinage.

Si la théorie du risque régit les réparations des dommages de travaux publics, c'est que les prérogatives régaliennes dont l'administration disposa très tôt dans ce domaine ont poussé le juge administratif à contrebalancer par une certaine technique juridique l'infériorité des administrés sacrifiés à l'intérêt général (1).

Mais, si la théorie des dommages de travaux publics fait une large application du système de la responsabilité sans faute, il convient d'analyser les fondements sur lesquels elle repose.

(1) RP. LUCE, Les dommages de travaux publics provenant d'odeurs ou de bruit désagréables,
Dalloz 1964, Chron. XI, p. 66.

I La responsabilité reposant sur l'idée de rupture d'égalité devant les charges publiques

Selon ce principe, les dommages importants causés à la propriété privée par le voisinage d'activités relevant d'une collectivité publique, seraient réparés en raison de la charge anormale imposée spécialement et indûment à un particulier.

Toutefois, certains auteurs (1) ont montré l'inutilité du principe d'égalité devant les charges publiques.

Avant de préciser les limites au principe d'égalité il importe de déterminer la signification de ce principe.

a) La signification du principe d'égalité

Le principe d'égalité devant les charges publiques ne peut être correctement compris qu'à travers l'étude de deux critères, ceux de l'anormalité et de la spécialité.

Effectivement, la responsabilité reposant sur l'idée de rupture d'égalité devant les charges publiques implique que le dommage soit anormal et spécial.

(1) GC. Aimé HENRIOT, Le dommage anormal, Contribution à l'étude d'une responsabilité de structure, Edition Cujas 1960, p. 25.

1) Le critère de l'anormalité

Le principe de l'égalité devant les charges publiques signifie que lorsqu'un particulier voit ses intérêts lésés à l'occasion de l'exercice d'une prérogative de l'autorité publique, le préjudice subi par lui doit être réparé dans la mesure où les caractères du dommage permettent de le considérer comme une charge particulière que rien ne permet d'imposer à la victime.

La doctrine a ainsi considéré qu'un dommage comportant une certaine gravité contribuerait en partie à rompre cette égalité devant les charges publiques (1).

Le préjudice présentant une certaine ampleur dans le temps et dans l'espace constitue un dommage susceptible d'être réparé sur ce fondement.

Cette prise en considération du critère de l'anormalité du préjudice apparaît comme une résultante du sentiment d'équité qui guide ce principe de l'égalité devant les charges publiques.

L'idée de durée et de gravité implique que le préjudice subi par ce simple particulier doit être réparé.

La victime ne doit en aucun cas subir comme une charge particulière un préjudice anormal causé par le fonctionnement de l'ouvrage public.

Toutefois, cette rupture d'égalité, outre la nécessité d'un préjudice grave et important, ne doit pas s'étendre à la totalité des individus, ni même à une catégorie trop étendue de citoyens.

Elle doit ainsi présenter un caractère de spécialité.

(1) GC. Aimé HENRIOT, op. cit., p. 57.

2) Le critère de la spécialité

Le préjudice subi par la victime, pour pouvoir reposer sur l'idée de rupture d'égalité devant les charges publiques, doit automatiquement toucher une catégorie limitée de personnes (1).

Le recours à un tel principe ne saurait être admis, dans l'hypothèse où le dommage serait causé à un grand nombre de citoyens.

Le critère de spécialité du préjudice permet ainsi de considérer le dommage comme une charge particulière que rien ne permet d'imposer à la victime.

Le préjudice s'analyse dans cette hypothèse comme une véritable charge publique.

La réunion de ces deux éléments, d'anormalité et de spécialité, seraient de ce fait la manifestation d'une rupture de l'égalité devant les charges publiques.

Cependant, ce principe n'est pas acceptable et connaît certaines limites dues à l'imprécision de ses critères et à une certaine inutilité de cette notion.

b) Les limites au principe d'égalité

Le principe de l'égalité devant les charges publiques est un principe général du droit (2).

(1) J. LAMARQUE, op. cit., p. 177.

(2) GC. HENRIOT, op. cit., p. 63.

C'est à ce titre qu'il a toujours été considéré comme une vérité suffisamment évidente pour n'exiger aucune explication particulière.

Toutefois, ce principe ne saurait servir utilement comme base de référence du fait de l'imprécision de ses critères et de l'inutilité de cette notion.

1) L'imprécision des critères
d'anormalité et de spécialité

Dans son étude sur la responsabilité de structure, M. HENRIOT se demande si "la notion lumineuse n'est pas devenue une notion éteignoir".

Selon cet auteur l'idée de gravité ne signifierait que peu de chose.

Le problème du "seuil d'anormalité" reste ici encore posé.

Il est donc permis de se demander à partir de quel niveau cette gravité devra être prise en considération.

En l'absence d'éléments permettant de préciser les limites de l'anormalité, il est possible de dire que la notion d'égalité devant les charges publiques ne donne pas une explication satisfaisante de ce critère.

Toutefois, force est de constater, qu'elle n'apporte pas davantage de précision en ce qui concerne le critère de la spécialité.

Là encore la même remarque doit être faite.

A partir de quel moment peut-on dire qu'une catégorie limitée de personne a été touchée par le préjudice ?

Le seuil du critère de la spécialité n'est pas non plus aisément définissable.

De ce fait, il ressort de cette analyse que les

deux critères d'anormalité et de spécialité manquent manifestement de précision, permettant de mieux cerner ce principe d'égalité devant les charges publiques.

En l'absence de tels éclaircissements, il est difficile de recourir à ce principe d'autant plus que son recours est devenu le plus souvent inutile.

2) L'inutilité de la notion d'égalité

Selon certains auteurs (1) le principe d'égalité devant les charges publiques ne constituerait qu'un principe vague basé sur une idée très imprécise d'équilibre à respecter entre les sujets de droits, et n'apportant aucune précision quant à la nature et au régime juridique de la responsabilité.

Ce principe serait fondé sur de fausses explications et serait de surcroît inutile.

Cette opinion a été soutenue par M. CHAPUS (2), qui rejette le principe de l'égalité devant les charges publiques, ainsi même que toute idée de responsabilité.

Selon cet auteur, il n'y a pas réparation mais indemnité, et celle-ci ne serait que le prix payé par l'auteur du préjudice pour avoir le droit d'exercer son activité dommageable.

Cependant M. HENRIOT note à juste titre que le concept d'indemnité n'exclut pas l'idée de responsabilité.

(1) M. EISENMANN, Du degré d'originalité du régime de la responsabilité extra-contractuelle des personnes publiques, JCP 1949 I 751.

(2) CHAPUS cité par GC. HENRIOT, op. cit., p. 26.

Devant la difficulté de cerner ce principe de l'égalité devant les charges publiques en matière de dommages causés par l'exploitant d'aéroport public, il importe de se tourner vers la théorie du risque, comme fondement de la responsabilité.

II Le recours à la théorie du risque

Dans le domaine des inconvénients de voisinage occasionnés par des travaux publics, le fondement de la réparation due à la victime, s'explique non par la notion de faute, mais par celle du risque ou d'égalité des citoyens devant les charges publiques.

Cette dernière théorie ayant été battue en brèche (1), la responsabilité des personnes morales administratives est fondée non sur l'idée de faute, mais sur celle du risque créé (2).

L'explication d'un tel recours à la théorie du risque diffère selon les auteurs.

Selon MM. HAURIOU et MATHIOT, si le préjudice a son origine dans un accident, le système de la faute s'applique, tandis que les dommages permanents seront, en revanche, réparés sans qu'il soit nécessaire pour la victime d'établir une défaillance caractérisée de l'ouvrage public.

(1) Cass. Crim. 12 mai 1950, Note P. MEURISSE,
Achy et autres c/ Brunet et autres, JCP 1950 II 5784.

(2) JOSSE, Répertoire Dalloz, Droit public,
Travaux publics n° 128 et suivants.

Selon une autre conception, il conviendrait d'opérer une distinction en fonction de la situation de la victime vis à vis de l'ouvrage public.

C'est ainsi que si le particulier lésé se présente comme tiers il sera indemnisé sur le système du risque, tandis que si au contraire il est usager, le système de la faute retrouve son empire.

Cependant, la dualité des différentes constructions doctrinales ne saurait poser de graves problèmes du fait de l'abandon du critère tiré de la nature du fait dommageable et de l'application du critère tiré de la situation de la victime.

- a) L'abandon du critère tiré de la nature du fait dommageable

Selon les partisans du critère tiré de la nature du fait dommageable, il conviendrait de distinguer entre l'accident et le dommage permanent.

- 1) L'analyse doctrinale distinguant entre la nature du fait dommageable

La distinction "dommages-accidents" permet de délimiter les domaines d'application des différents systèmes de responsabilité en matière de dommages de travaux publics.

Dans sa thèse M. J. MORREAU (1) analyse le dommage permanent comme un inconvénient tout à fait anormal tenant au voisinage de l'ouvrage public et qui serait souvent inséparable de son exécution et de son existence.

Par contre, l'accident serait l'atteinte brusque entraînant une blessure ou une détérioration.

L'intérêt de la distinction est de commander l'application des deux systèmes de responsabilité.

C'est ainsi que pour les dommages permanents, les victimes seraient indemnisées sur la base du risque, tandis que les accidents seraient au contraire subordonnés à la preuve d'une faute.

Il convient toutefois de signaler l'échec de cette théorie consacrant l'opposition "dommages-accidents".

2) L'échec de cette théorie

Selon M. MORREAU la distinction "accidents-dommages permanents" ne semble pas exempte de critique.

(1) J. MORREAU, L'influence de la situation et du comportement de la victime sur la responsabilité administrative, Thèse Paris, LGDJ 1956, p. 42.

Selon cet auteur

"tous les dommages résultant du fonctionnement de l'ouvrage public doivent être qualifiés d'accidents : ils sont par définition évitables.

Soutenir le point de vue contraire conduirait à penser que le fonctionnement habituel, normal, de l'ouvrage, est d'entraîner certains préjudices, thèse inacceptable, vu la destination d'utilité publique qu'impose tout travail public".

En réalité, cet échec de la théorie fondée sur la nature du fait dommageable s'explique par le fait qu'elle n'est pas toujours aisée à mettre en oeuvre et qu'elle n'est plus conforme au droit positif.

b) L'application du critère tiré de la situation de la victime

Le critère fondé sur la situation de la victime distingue selon qu'il s'agit d'un tiers, ou d'un usager de l'ouvrage public.

Si le particulier lésé se présente comme tiers à l'égard de la cause du préjudice, il sera indemnisé sur le système du risque.

A l'inverse, s'il s'agit d'un usager, le système de la faute sera applicable.

C'est ainsi qu'une importante partie de la doctrine adopte le critère de la distinction tiers-usager et qu'à ce titre il est utile d'analyser cette responsabilité des dommages subis par les tiers.

1) La doctrine adoptant la distinction
tiers-usager

Selon le Commissaire du Gouvernement RIVET (1)
les domaines d'application respectifs des deux systèmes de
responsabilité sont analysés en fonction de l'opposition
tiers-usager.

Selon M. RIVET,

"Lorsqu'il s'agit d'un tiers lésé par l'établissement
ou le fonctionnement d'un ouvrage public, l'idée de
sacrifice sans contrepartie imposé à l'individu
isolé, dans l'intérêt de tous, peut amener, le cas
échéant, à la reconnaissance d'un droit à indemnité,
sur la simple justification de l'existence matérielle
du dommage subi.

Quand il s'agit, au contraire, de l'usager de
l'ouvrage, le bénéfice que l'intéressé retire de
celui-ci autorise à plus d'exigence et, pour qu'un
droit à indemnité puisse être reconnu en cas
d'accident, il faut que la preuve soit apportée d'un
vice de construction ou d'entretien véritable, qu'il
soit établi que l'usager pouvait légitimement
s'attendre à le trouver".

Il apparaît donc que ce critère tiré de la
situation de la victime est le reflet des positions
jurisprudentielles.

(1) Conseil d'Etat 20 mars 1926, RDP 1926, p. 258,
Conclusion Commissaire Gouvernement RIVET.

La juridiction administrative accordera des dommages-intérêts en se bornant à constater le non fonctionnement de l'ouvrage, sans avoir à critiquer explicitement l'activité du maître de l'ouvrage.

Si, à l'égard de l'usager du service public, le choix du système de responsabilité pour faute ne fait aucun doute, en revanche pour les dommages subis par un tiers le problème n'a pas toujours été évident.

2) La responsabilité des dommages subis par des tiers

Durant la période s'échelonnant entre 1929-1952, une distinction doit être opérée entre deux systèmes de responsabilité applicable aux tiers victimes de l'ouvrage public.

En effet, si le dommage est le fait d'une "chose dangereuse", les victimes sont indemnisées à raison du risque exceptionnel créé par l'ouvrage.

À l'inverse, si la chose n'est pas réputée dangereuse la preuve du défaut d'entretien normal s'avère indispensable pour qu'il y ait réparation.

Dans ce dernier cas, le système de la faute jouera même à l'égard des tiers.

Cependant, depuis 1952, la distinction entre ouvrages normaux et ouvrages dangereux a été abandonnée par la juridiction administrative (1).

Les tiers sont, ainsi, indemnisés dans tous les cas sur le fondement de la responsabilité sans faute.

(1) J. MORREAU, op. cit., p. 53.

Ce système de responsabilité des dommages de travaux publics influencé directement par la situation de la victime vis à vis de l'ouvrage a été le fruit d'une longue évolution, toute empirique mais procédant de l'idée simple et juste d'indemniser la victime, lorsqu'il s'agit d'un particulier qui ne retire aucun avantage de l'ouvrage public.

Mais, un tel principe fondé sur la situation de la victime ne saurait trouver application dans le cadre de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport fondé sur les troubles de voisinage.

§ 2 LA RESPONSABILITE DE L'EXPLOITANT D'AEROPORT
FONDEE SUR LES TROUBLES DE VOISINAGE

La jurisprudence judiciaire répare les dommages résultant du bruit causé par les particuliers ou par les établissements industriels ou commerciaux, lorsqu'ils excèdent "les inconvénients normaux de voisinage" (1).

Ce concept juridique peut en effet être rapproché de celui qui est utilisé par la jurisprudence administrative.

Cette conception présente aussi le même caractère subjectif, mais le fondement de la responsabilité est différent.

La doctrine se divise sur ce point.

Certains auteurs invoquent soit les principes de la responsabilité pour faute, soit l'idée d'une responsabilité sans faute.

(1) Tribunal de grande instance de Nice 9 décembre 1964,
D 1965, p. 221, Note DERRIDA,
JCP 1965 II 14074, Note de JUGLART, RGAE 1964, p. 416,
Concl. LAVIROTTE, Note de VILLENEUVE,
RFDA 1965, p. 234, Concl. LAVIROTTE,
RTD civil 1965 209, Note de JUGLART,
Rec. gén. lois 1965 353, Note BESSON,
Cour d'Aix 17 février 1966, RTD comm. 1966 416 et 1063,
Note du PONTAVICE, RGAE 1966, p. 57, Note R. GOY,
C. cass. 8 mai 1968, JCP 68 II 15595,
Note de JUGLART et du PONTAVICE,
RTD com. 1969 301, Note du PONTAVICE.

I La responsabilité fondée sur l'absence de faute

Deux conceptions se regroupent autour de cette responsabilité sans faute.

Selon la théorie du risque, seule l'importance du dommage sera pris en considération.

En revanche la théorie de la protection de la propriété s'analyse en un conflit entre droits réels et non en une question de responsabilité.

Cette théorie est fondée sur l'absence de faute.

Il convient donc d'étudier ces deux fondements de la responsabilité sans faute, et d'en préciser l'intérêt.

a) Les limites apportées à la théorie du risque

La responsabilité fondée sur le risque se caractérise par le fait qu'elle est objective, causale, et n'implique aucun jugement de valeur sur les actes du responsable (1).

Il serait donc utile de mettre l'accent sur l'esprit qui guide cette théorie du risque, pour aboutir en fait à la théorie plus nuancée de la garantie qui semble à notre avis plus pertinente en fonction de ce type de dommage.

(1) JP. HARPILLARD, Les inconvénients de voisinage, Thèse Paris 1975, p. 231.

1) L'esprit de la théorie du risque

La responsabilité fondée sur le risque est étrangère à la faute.

Seule l'importance du dommage sera prise en considération.

Le développement du machinisme consacrant l'ère du progrès a montré l'inadaptation de la responsabilité fondée sur la faute (1).

Pareille responsabilité aboutissait en fait à négliger la personne de la victime du fait de l'exigence de la preuve d'une faute souvent impossible à démontrer.

Certains s'émurent rapidement devant une telle situation.

C'est ainsi que les partisans de la responsabilité pour risque s'élevèrent contre le fait que la victime ne pouvait être le plus souvent indemnisée à défaut de faute prouvée à l'encontre de l'auteur du dommage.

Or, en vertu de la théorie du "risque intégral", toute activité comporte l'assurance de ses conséquences dommageables (2).

Cependant, cette théorie poussée à son plus haut niveau, implique la pénalisation systématique de toute activité et conduit essentiellement à la paralysie de toute entreprise.

(1) Th. de LOPPINOT, Les moyens juridiques de lutte contre la pollution atmosphérique, Thèse Toulouse 1970, p. 37.

(2) GC. Aimé HENRIOT, op. cit., p. 21.

Cette conception s'écarte donc de l'idée de socialisation des risques, et n'aboutit aucunement à stimuler les initiatives.

A ce titre, l'idée de garantie semble plus adaptée à notre matière du fait qu'elle est plus nuancée et qu'elle s'appuie sur le couple risque-profit.

2) La théorie plus nuancée de la garantie

La théorie de "la garantie" s'appuyant sur les concepts de risque et de profit est plus nuancée que la théorie du "risque intégral".

La responsabilité se trouve ici engagée par le fait que celui qui cause le dommage court le risque des conséquences graves de l'activité qu'il a entreprise.

En l'occurrence, l'obligation de réparer n'est que la contrepartie des avantages procurés par l'exercice de cette activité dommageable.

Cependant cette théorie se heurte à certaines objections.

Certains auteurs refusent en effet d'admettre que le dommage causé par le voisinage constitue la réalisation du risque (1).

Dès le début de l'activité, le préjudice n'est ni éventuel, ni probable ; et sa réalisation est absolument certaine.

Ainsi, l'exploitant d'aéroport qui plante l'aérodrome dans une région ne peut ignorer les conséquences nocives sur le plan de la pollution et du bruit qui vont en résulter.

(1) JP. HARPILLARD, op. cit., p. 27.

A cet égard M. TUNC (1) tout en se refusant à qualifier fautive, l'attitude d'une personne à qui on ne peut adresser aucun reproche, écarte l'idée de risque, dès lors que l'aléa du dommage n'existe pas, dès lors qu'on ne court pas le risque de faire subir les conséquences de cette activité de manière certaine et inévitable.

On constate donc les objections qui peuvent être opposées à cette théorie du risque en matière de troubles de voisinage (2).

C'est pourquoi, certains auteurs ont recherché le fondement de la notion des troubles du voisinage, non plus dans la théorie du risque, mais dans l'atteinte portée au droit de propriété.

- b) Le recours à la responsabilité fondée sur le droit de propriété

Une certaine doctrine a prétendu résoudre le problème des troubles de voisinage en étudiant ces inconvénients en marge du statut juridique de la propriété foncière.

Selon cette doctrine le rapport de voisinage est un rapport entre deux propriétés foncières (3).

- - - - -

(1) TUNC, cité par HARPILLARD, p. 27.

(2) GC. Aimé HENRIOT, op. cit., p. 21 et suivant.

(3) Boris STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, Thèse Paris 1947, p. 162.

L'article L 131-2 du Code de l'aviation civile protège catégoriquement l'exercice du droit du propriétaire à la surface.

Tout en permettant le survol et en renvoyant au régime des troubles de voisinage, ce texte établit que le droit de survol ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Il serait donc intéressant de déterminer sur quel fondement cette responsabilité peut s'appuyer afin de justifier l'affirmation de la doctrine selon laquelle le rapport de voisinage serait un rapport entre deux propriétés foncières (1).

Une partie de la doctrine, s'inspirant des règles du Digeste, a élaboré une théorie dite de l'immissio.

Une autre partie de la doctrine, analysant plutôt la conséquence du trouble, a fondé la responsabilité sur la théorie de l'équilibre rompu.

1) La théorie de l'immissio

Le principal artisan de l'élaboration de cette théorie fut M. LEYAT (2).

Avant cet auteur, cette règle du Digeste avait été enseignée par DOURAT et POTHIER.

Selon cette doctrine, le texte prohiberait toute "immissio" corporelle sur le fonds d'autrui, et il serait interdit d'y laisser parvenir des objets matériels.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 1973, p. 142.

(2) P. LEYAT, La responsabilité dans les rapports de voisinage, Thèse Toulouse 1936, p. 158 et s.

Le trouble de voisinage ne serait qu'une violation "du territoire des autres", un débordement de son propre fonds et qui porterait atteinte à l'exclusivité du droit de propriété des voisins.

Cependant cette théorie, si elle était appliquée à la lettre rendrait la vie sociale impossible car de telles situations sont fréquentes entre voisins.

C'est pourquoi M. LEYAT a limité l'application de la théorie de l'immissio au dommage qui dépasse en importance ce que chaque individu est obligé de supporter de son voisin.

De même MM. MAZEAUD se sont ralliés à cette solution analysant "l'immissio", comme la violation du droit des voisins (1).

Cependant cette théorie trouve sa limite dans la nature du dommage considéré.

En ce qui concerne les phénomènes de pollution et nuisances il est difficile d'appliquer la théorie de "l'immissio".

Le bruit occasionné par le fonctionnement d'un aéroport peut difficilement se fonder sur la notion de débordement de son propre fonds, ou sur celle de violation du territoire des autres.

La solution doit être recherchée dans une autre explication.

On peut à cet égard, analyser le critère de la rupture d'équilibre entre propriétés voisines.

(1) M. H et L MAZEAUD, Leçons, op. cit. II p. 1061 et 1161, Note J. MAZEAUD sous Paris 13 décembre 1960, JCP 1961 11937.

2) Le critère de la rupture d'équilibre
entre propriétés

Le dommage de voisinage crée une rupture d'équilibre financier entre deux patrimoines.

L'on aboutit ainsi à l'enrichissement de l'un et à l'appauvrissement de l'autre.

Selon IHERING (1) les troubles de voisinage, c'est à dire ceux qui sont inscrits dans une relation entre propriétés voisines, sont des troubles à la propriété foncière, qui doivent donner la possibilité d'agir du seul fait qu'une atteinte au droit de propriété est constatée.

Selon M. PRAX (2), la sanction qui tend à "faire cesser le trouble ou à faire réparer le préjudice" ne peut être alors que de même nature que les actions données au propriétaire contre toutes sortes de troubles.

Il s'agirait ainsi, d'une sorte "d'action possessoire".

Ceci permettrait donc au propriétaire de se prévaloir de son droit pour en exercer toutes les prérogatives.

(1) IHERING, "La faute en droit privé" cité par
COSMAS YOCAS, Thèse op. cit., p. 116.

(2) A. PRAX, Propriété et jurisprudence, Contribution à
l'étude des rapports de voisinage,
Thèse Montpellier 1933, p. 168.

Pour M. COSMAS YOCAS (1)

"toute personne privée ou publique qui, par des ouvrages, même conformes à l'intérêt général, porte atteinte au droit du voisin ou du riverain de jouir paisiblement de sa propriété, dans les limites résultant des charges normales du voisinage, et des inconvénients raisonnablement prévisibles de la riveraineté, est tenue de compenser les dommages causés par son fait".

Il s'agirait selon M. CARBONNIER (2) d'une sorte d'indemnité d'expropriation pour cause de nécessité privée.

Cependant, cette théorie se heurte à certaines objections.

Il est possible de se demander s'il n'y a pas contradiction entre le fait qu'on indemnise l'atteinte à un droit considéré comme fondamental, alors qu'il n'y a pas cessation du trouble de voisinage.

Cette idée d'équilibre ne pourrait se concevoir que dans la mesure où elle est entendue au sens large c'est à dire par équivalent (3).

Or en fait, il n'y a aucune raison juridique de préférer le droit de l'exploitant d'aéroport à celui du riverain.

(1) COSMAS YOCAS, Les troubles de voisinage,
Thèse LGDJ 1966, p. 133.

(2) CARBONNIER, Droit civil, T II, n° 59, p. 195.

(3) JP. HARPILLARD, op. cit., p. 60.

Cette constatation aboutit à nous montrer l'incertitude du fondement objectif en ce qui concerne les troubles du voisinage.

On peut toutefois se demander si le fondement de la faute doit lui être préféré.

II La responsabilité fondée sur la faute

Selon M. STARCK (1) puisque l'idée de responsabilité pour risques ne peut fournir l'explication recherchée, il est nécessaire de revenir à l'idée de responsabilité subjective.

Le problème se pose donc, en l'occurrence, de savoir si la responsabilité pour troubles de voisinage est fondée sur la faute ou non.

Avant toute chose il convient de définir la faute.

Donner une définition du concept de faute est assez malaisé.

Toutefois, tous les auteurs s'accordent à dire que la faute réside dans une conduite "vicieuse", dans un "acte illicite".

De ce fait, deux notions de la faute peuvent être dégagées.

Il serait possible de parler de notion objective de la faute dans la mesure où une règle positive de droit objectif, légale, réglementaire ou même jurisprudentielle est applicable.

(1) Boris STARCK, op. cit., p. 183.

En revanche, l'on parlerait plutôt de notion subjective de la faute lorsqu'il serait fait appel aux usages, c'est à dire à une certaine façon de se conduire, habituelle dans le milieu social.

Nous sommes donc en présence de deux conceptions de la faute (1).

C'est à travers elles que nous analyserons la responsabilité de l'exploitant d'aéroport fondée sur la faute.

a) La notion objective de la faute

Le Code civil précise que l'on est responsable des choses que l'on a sous sa garde.

L'article 1384 alinéa 1er édicte une présomption de faute.

Certains auteurs justifient par cet article la responsabilité pour troubles de voisinage.

Mais, le fondement de cette responsabilité peut aussi bien être cherché dans d'autres articles du Code civil, qui précisent que les voisins sont tenus les uns vis à vis des autres à des obligations réciproques.

1) Le recours à la présomption de faute

Une partie de la doctrine ne conçoit pas l'application d'une responsabilité objective en ce qui concerne les troubles de voisinage (2).

(1) Th. de LOPPINOT, op. cit., Thèse p. 45.

(2) JP. EZANNO, op. cit., p. 162.

Selon M. P. ESMEIN (1) et P. AZARD (2) cette responsabilité aboutirait à l'application des règles de droit commun de l'article 1382 ou 1384 du Code civil.

Toutefois certains auteurs, critiquant la jurisprudence qui applique l'article 1382 du Code civil, sans parvenir à définir la faute de façon satisfaisante, ont invoqué l'article 1384 du Code civil.

Mais une autre partie de la doctrine a fermement critiqué ce recours à l'article 1384 du Code civil.

M. MAZEAUD (3) a déclaré inapplicable l'article 1384 au motif que

"les fumées, les poussières que le propriétaire envoie chez son voisin, n'ont pas échappé à son contrôle".

Selon M. de LOPPINOT cette critique n'est pas nécessairement fondée dans la mesure où la jurisprudence s'est effectivement tournée vers cet article du code.

(1) P. ESMEIN, Cass. civ. 2è 27 oct. 64, JCP 65 II 14288.

(2) P. AZARD, Tribunal de grande instance de Pau
12 nov. 1965, D 1966, p. 301.

(3) Th. de LOPPINOT, op. cit., p. 40.

Toutefois, la Cour de cassation bien qu'elle ne condamne pas le recours à la responsabilité du fait des choses inanimées, le soumet à la condition du

"préjudice dépassant les inconvénients habituellement tolérés dans le voisinage" (1),

ce qui lui enlève tout intérêt juridique.

Devant la difficulté de se fonder sur la notion de garde, certains auteurs se sont appuyés sur le critère des obligations de voisinage.

2) Le critère des obligations de voisinage

La jurisprudence fait rarement appel à l'obligation coutumière de ne pas nuire à son voisin (2), préférant étayer plus solidement son raisonnement sur les articles du Code civil.

Celui-ci précise que les voisins sont tenus les uns vis à vis des autres à des obligations réciproques.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 73, p. 142.

(2) JB. BLAISE, Responsabilité et obligations coutumières dans les rapports de voisinage, RTD civil 1965, p. 284.

L'article 654 du Code civil dispose que

"la loi assujettit les personnes à différentes obligations l'une à l'égard de l'autre, indépendamment de toute convention".

En vertu de cet article la loi impose donc aux voisins de ne pas excéder les inconvénients normaux de voisinage. Par conséquent, le bruit de l'aérodrome qui excède les inconvénients de voisinage est celui qui dépasse la moyenne du bruit ambiant.

La faute consistera donc en l'existence et en la continuation du trouble (1).

De tels faits constituent un manquement aux obligations du voisinage lorsqu'ils excèdent ses inconvénients normaux.

A cet égard, l'exploitant d'aérodrome privé sera ainsi tenu en raison de la construction et de l'aménagement des pistes, qui sont à l'origine des survols à basse altitude.

Selon M. ALVAREZ CORREA (2) l'article 674 du Code civil pourrait également fournir une base de responsabilité.

Il serait ainsi possible en vertu de cet article, "d'éviter de nuire aux voisins" notamment en respectant la distance prescrite entre les constructions gênantes et les voisins.

C'est ainsi que l'exploitant d'aéroport privé pourrait en fonction de cet article être tenu de respecter les distances nécessaires entre l'extrémité des pistes et la limite du terrain de l'aérodrome, afin d'éviter tout survol nuisible aux riverains.

(1) J. CARBONNIER, Droit civil Paris 1962, T II, p. 194.

(2) ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 1973, p. 142.

Toutefois la responsabilité de l'exploitant d'aéroport peut être fondée sur la faute même en l'absence de textes.

Le recours à la notion subjective de la faute permet aussi de fonder la responsabilité de l'exploitant d'aéroport.

b) La notion subjective de la faute

Les auteurs ont proposé diverses définitions de la faute (1).

Les uns parlent de fait illicite, d'autres de violation légale préexistante, d'autres enfin d'atteinte à la confiance légitime que les hommes se doivent les uns aux autres.

Ces définitions ne simplifiant pas le débat sur la notion de faute, c'est à la notion subjective de la faute comme fondement de la responsabilité des troubles de voisinage que nous nous attacherons maintenant (2).

A ce titre plusieurs théories ont été élaborées afin d'expliquer la responsabilité du fait des troubles de voisinage.

C'est ainsi que certains auteurs ont soutenu que la faute de l'exploitant consisterait dans le fait de ne pas réparer.

D'autres fondent au contraire cette responsabilité dans la notion d'abus de droit.

(1) J. CARBONNIER, Droit civil IV Les obligations, PUF 1976, p. 348.

(2) Th. de LOPPINOT, op. cit., p. 44.

1) La thèse soutenue par M. PICARD

Cette thèse soutenue par M. PICARD (1) se distingue nettement de la notion de faute d'omission.

En effet, dans ce dernier cas, en l'absence d'intention de nuire (2), l'abstention n'est une faute qu'à condition de violer une obligation d'agir imposée par la loi ou les règlements.

En revanche, la thèse de M. PICARD ne relève pas la faute dans l'acte nocif, mais au contraire dans le refus de réparer.

Pareille conception a le mérite de rester fidèle à l'idée de faute et de prendre en considération les cas les plus fréquents en matière de voisinage où le fait provient de la simple jouissance d'un droit.

Cette thèse, toutefois peu orthodoxe par rapport aux principes de la responsabilité classique, peut se concevoir en matière de troubles de voisinage.

Cependant, nous rejoignons la doctrine (3) qui critique cette thèse, aussi séduisante soit-elle, et qui estime qu'il ne s'agit en fait que d'une simple retouche à la théorie du risque.

(1) M. PICARD cité par Th. LOPPINOT, op. cit., p. 39.

(2) A. WEILL, Droit civil, Les obligations, Précis Dalloz 1971, p. 641.

(3) Th. LOPPINOT, op. cit., p. 40.

Selon une autre conception la faute résiderait en fait dans l'exercice d'un droit.

Le critère de l'abus de droit a été utilisé pour servir de fondement à la théorie des troubles de voisinage.

Cette conception nous paraît erronée.

C'est ce que nous allons nous attacher à démontrer maintenant.

2) Le critère de l'abus de droit

La doctrine classique, dominée par les textes du Digeste, soutenait qu'il ne pouvait y avoir de faute, si le fait commis rentrait dans l'exercice d'un droit.

La jurisprudence, en revanche, a toujours reconnu qu'une faute peut être commise même dans l'exercice d'un droit (1).

Selon les partisans de cette théorie, "le droit cesse, là où l'abus commence" (2).

(1) JOSSERAND, De l'esprit des droits et de leur relativité, Théorie dite de l'abus des droits, 2^e éd. 1939.

(2) PLANIOL, Traité élémentaire de droit civil, T II n° 871.

C'est cette conception qui fait écrire à
M. CARBONNIER que

"la théorie de l'abus des droits revient à dire que
l'exercice d'un droit n'est pas permis, et constitue
une faute, quand il ne peut y avoir d'autre but que
de causer à autrui un dommage" (1).

L'abus du droit de propriété suppose, un dommage
causé à un voisin, du fait d'un acte de propriété, fait
dans l'intention de nuire, et ne présentant pour l'auteur
du dommage aucune utilité avouable.

C'est pourquoi, nous ne pensons pas que cette
théorie soit utilisable en matière de troubles de voisinage.

En effet, dans le domaine des inconvénients de
voisinage, le prétendu responsable n'a nullement eu
l'intention de nuire à ses voisins.

D'autre part, on ne peut en aucun cas prétendre
que l'exploitant d'aéroport ne justifie d'un intérêt sérieux
et légitime (2).

Ce sont ces deux éléments spécifiques au concept
de l'abus de droit qui le rendent inapplicable en matière
d'inconvénients de voisinage.

(1) J. CARBONNIER, op. cit., p. 200.

(2) A. WEILL, op. cit., p. 643.

Devant la difficulté de trouver un fondement à la responsabilité de l'exploitant d'aéroport tant en ce qui concerne les dommages de travaux publics, que du fait des troubles de voisinage, notre principal souci sera d'analyser les techniques de la responsabilité de l'exploitant.

Ces techniques de la responsabilité se révéleront inadaptées, particulièrement en ce qui concerne les phénomènes de pollution et nuisances du fait des aéronefs.

TITRE II :

INADAPTATION DES TECHNIQUES DE LA RESPONSABILITE AUX PHENOMENES DE POLLUTION ET NUISANCES PRODUITS PAR LES AERONEFS

En matière de responsabilité du fait personnel, l'article 1382 du Code civil fondé sur la faute, fait ressortir trois conditions pour son application.

Cet article indique nettement que le fait susceptible d'entraîner la responsabilité personnelle de son auteur n'est pas un fait quelconque et doit constituer, à la charge de son auteur, une faute.

Par ailleurs, cet article fixant le droit commun de la responsabilité, exige la preuve du dommage subi et du lien de causalité entre la faute et le dommage.

Mais l'obligation de prouver la faute de l'auteur est une lourde charge pour la victime du dommage, et souvent celle-ci se heurte à cette exigence.

Aussi dans certains cas, l'article 1384 du Code civil l'en décharge-t-elle en instituant une présomption de faute à l'encontre de certaines catégories de personnes.

Toutefois, malgré ces règles du Code civil, il existe plusieurs cas particuliers où l'on a admis expressément que la responsabilité est fondée sur l'idée du risque.

C'est le cas de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile qui instaure une responsabilité objective, matérielle et absolue.

Cette responsabilité objective créée, toutefois, certaines difficultés quant à sa mise en oeuvre et aboutit à un constat d'échec du fait de son inadaptation aux phénomènes particuliers de pollution et nuisances.

CHAPITRE I :

DE LA DIFFICULTE DE MISE EN OEUVRE DE CETTE RESPONSABILITE

L'abandon du concept de la faute, faisant apparaître l'inadaptation du droit de la responsabilité aux phénomènes de pollution crée en fait une situation illogique et peu conforme à l'intérêt des victimes.

Cette inadaptation se retrouve d'ailleurs en ce qui concerne les cas d'exonération de la responsabilité de l'exploitant.

SECTION I :

LES CONSEQUENCES DE L'ABANDON DE LA FAUTE OU LA CRISE DU
DROIT DE LA RESPONSABILITE

La justification du principe de la responsabilité absolue repose sur l'utilisation de l'aéronef dans les airs créant, par là même, des dangers et sur l'inégalité qui existe entre l'exploitant et la victime (1).

La jurisprudence énonce que la responsabilité de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile,

"est directement, objective, matérielle et absolue, ne s'agissant pas d'une simple présomption pesant sur l'aéronef comme celle de l'article 1384 du Code civil, mais d'une présomption absolue et irréfragable, une présomption 'juris de jure' dans laquelle la notion de faute n'intervient aucunement, son fonctionnement étant proprement matériel, à base de risque créé" (2).

(1) Michel de JUGLART, Convention de Rome du 7 oct. 1952, Sur les dommages causés par les aéronefs aux tiers à la surface.

(2) Tribunal de grande instance d'Avignon 16 mai 1975, GJEG n° 299 mars 1976, p.42, Note Le GALCHER BARON.

Selon P. GIROD (1), le juge aurait découvert progressivement,

"l'inadéquation aux réalités nouvelles de l'industrialisation, d'un système de responsabilité tel que le Code civil en jetait les principes".

L'article L 141-2 du CAC institue, en effet, à la charge de l'exploitant une responsabilité de plein droit s'appliquant indépendamment de toute faute, d'abus ou d'usage anormal du droit de survol (2).

Toutefois la jurisprudence tout en se fondant sur cet article du Code de l'aviation civile, refuse de prendre en considération le dommage qui n'excéderait pas les troubles habituels du voisinage, ce qui aboutit à nier l'intérêt de ce texte (3).

Nous aboutissons, de ce fait, à l'élaboration d'une jurisprudence toute prétorienne qui limite volontairement un texte, qui, à l'origine était particulièrement clair.

(1) P. GIROD, La réparation du dommage écologique, Thèse Paris LGDJ 1974, p. 111.

(2) C. cass. 2^e ch. civile 8 mai 1968, D 68, p. 609,
Note J. LACOMBE, RGAE 68, p. 346,
Note E. GEORGIADIS, RFDA 68, p. 327.

(3) F. DERRIDA, CA d'Aix 17 février 1966, D 66, p. 284.

Ce glissement de la jurisprudence, pour tenter d'adapter une responsabilité aux phénomènes de pollution et nuisances, se traduit par une certaine déformation de la notion de préjudice, et par l'allègement de la preuve du lien de causalité.

§ 1 LA DEFORMATION DE LA NOTION DE PREJUDICE

Selon J. CARBONNIER (1) le dommage serait la première condition de la responsabilité civile.

C'est pourquoi, il est nécessaire, pour que naisse une créance en indemnité, qu'il y ait un préjudice à réparer.

De même, en matière de pollution et nuisances causées par les aéronefs, le dommage reste un élément indispensable de l'action en responsabilité.

Cependant, l'on remarque une tendance très nette, dans la jurisprudence, consistant dans un premier temps, à déterminer l'existence du dommage, et dans un second temps à exiger l'anormalité du dommage (2).

(1) J. CARBONNIER, Droit civil, op. cit., p. 323.

(2) Affaire de Nice :

. TGI Nice 9 déc. 64 RTD civil 1965 209,

Note de JUGLART,

. CA d'Aix 17 fév. 66, JCP 66 II 14755,

Note de VILLENEUVE,

. C. cass. 8 mai 68, RFDA 68 327, Note GEORGIADIS.

Affaire d'Orly :

. TGI Paris 4 novembre 1970, RFDA 1971 84,

. CA Paris 1ère ch. 6 juillet 1971, RFDA 1971 295,

Concl. NAVELOT,

. C. cass. 2è 17 déc. 1974 DS 1975 J 441, N. LARROUMET.

I L'existence du dommage

La démonstration de l'existence du dommage n'est en rien particulière au contentieux des nuisances des avions.

Toutefois, dans ce domaine, pareille condition revêt certaines difficultés, en ce qui concerne la détermination du préjudice.

Celles-ci apparaissent, également, en ce qui concerne le caractère du dommage.

a) La difficulté de déterminer le préjudice en matière de pollution

Le domaine de l'environnement se heurte à certaines difficultés en ce qui concerne la détermination du préjudice, du fait de la nature même du phénomène de pollution.

Cette difficulté se traduit, à cet égard, par le recours nécessaire et habituel, du juge de l'expertise (1).

(1) M. POURCELET, La navigation aérienne et le bruit, RGAE 1968, p. 159.

1) La nature du phénomène de pollution

La matière des dommages causés par les aéronefs à l'environnement pose un problème juridique nouveau.

La difficulté peut ainsi venir du fait que dans certains cas le dommage existe sans être décelable juridiquement.

Tel est le cas de la pollution atmosphérique produit par le trafic incessant des aéronefs au-dessus de la zone aéroportuaire.

Nul ne peut nier la réalité du préjudice.

Cependant la difficulté vient du fait que le préjudice causé par l'aéronef à l'environnement est trop diffus (1) pour être juridiquement décelable.

Mais le préjudice lié au dommage écologique se traduit également par sa relativité (2).

C'est ainsi que dans certains cas, le dommage, bien qu'existant réellement, n'apparaîtra pas comme suffisant pour être juridiquement protégé.

Cette situation se rencontre également en matière de pollution atmosphérique, par comparaison avec le milieu ambiant déjà pollué, ce qui aboutit à ce que le préjudice causé à l'environnement ne soit pas répercuté sur un intérêt digne d'être juridiquement protégé.

Enfin, le préjudice causé par l'aéronef à l'environnement se caractérise par sa permanence.

(1) G. MARTIN, De la responsabilité civile pour faits de pollution au droit à l'environnement, Thèse Nice octobre 1976, p. 77.

(2) P. GIROD, op. cit., p. 66.

Certes, ce n'est pas le simple survol d'un avion que le juge va réparer, mais le survol continuels d'avions au-dessus des habitations (1).

Déjà, on le voit, va se poser au juge le problème lié au seuil dommageable.

C'est cette technicité de la matière écologique qui implique que le juge ait le plus souvent recours à un expert afin d'éclairer le tribunal sur les effets réellement néfastes de la pollution et des nuisances causées par les aéronefs.

2) Le recours habituel du juge à l'expertise

Compte tenu de la nature même du phénomène de pollution (2) certaines informations ne peuvent être fournies au juge qu'au prix de "coûteuses expertises scientifiques" (3).

- - - - -

- (1) CE 15 juillet 1953, Secrétaire d'Etat aux forces armées, Rec. LEBON 53, p. 374,
CE 26 octobre 1966, Delle de Rocquigny,
Rec. LEBON Tables, p. 1125.
- (2) G. MARTIN, op. cit., p. 82.
- (3) M. DESPAX, La défense juridique de l'environnement, Réflexions à propos de quelques décisions de jurisprudence concernant la pollution de l'eau et de l'atmosphère, cité par G. MARTIN,
JCP 1970 I 2359 n° 11.

Le juge aura en effet toujours besoin d'être convaincu de l'existence du préjudice.

C'est ainsi que le Tribunal de Grande instance de Paris (1) afin de déterminer si la Commune de Villeneuve le Roi était apte à se plaindre du préjudice causé par le bruit des aéronefs, a ordonné une mesure d'instruction.

(1) TGI Paris 4 novembre 1970, Note L.A., RGAE 1970, p. 417.

Le tribunal a donc nommé à ce titre trois experts
afin

"qu'ils déterminent le nombre et l'heure des envols
et des atterrissages des avions des compagnies
défenderesses ;
qu'ils déterminent dans quelle mesure ces envols et
atterrissages ont provoqué un préjudice ;
qu'ils précisent dans quelle mesure la répétition du
bruit a accru le dommage subi par la commune de
Villeneuve le Roi, et quel dommage peut être imputé
à chacune des compagnies ;
qu'ils recherchent si la commune de Villeneuve le Roi
n'a pas contribué à créer ou aggraver le dommage du
fait de l'implantation de ses bâtiments communaux,
et dans quelle mesure elle aurait pu réduire ou voire
même supprimer les nuisances ;
qu'ils déterminent quelles peuvent être les mesures
susceptibles de réduire ou de faire disparaître le
dommage et d'en évaluer le coût ;
qu'ils s'interrogent sur le fait de savoir si la
diminution ou la suppression du bruit des avions
auraient pu être réalisées par les compagnies
aériennes, et à quel prix, et qu'ils précisent les
motifs pour lesquels celles-ci ne l'ont pas fait ;
qu'ils recherchent les dispositions prises à
l'étranger afin de réduire ces nuisances ;
et qu'enfin ils recueillent tous renseignements
utiles et tentent de concilier les parties dans la
mesure du possible".

Comme nous pouvons le constater, il existe du fait de cette difficulté de déterminer le préjudice en matière de pollution, une tendance très marquée de la jurisprudence à désigner, pour rechercher la réalité du préjudice, des collègues d'experts (1).

Toutefois, pareille difficulté surgit également en ce qui concerne l'établissement du caractère du dommage.

b) La difficulté d'établir le caractère
du dommage

Au delà de la difficulté de déterminer le préjudice, il apparaît que l'établissement du caractère du dommage révèle que celui-ci doit nécessairement être certain et direct.

Or il résulte, qu'en matière de pollution et nuisances causées par les aéronefs, le caractère certain et direct du dommage est difficile à établir.

(1) Cour d'appel de Paris 1ère ch. 6 juillet 1971,
RFDA 1971 295, Concl. NAVELOT,
C. cass. civ. 2è 17 décembre 1974,
RFDA 1975, p. 185, Note E. GEORGIADIS.

1) Le préjudice doit être certain

Le juge doit nécessairement constater l'existence du préjudice chez le demandeur afin de pouvoir prononcer, contre le défendeur, la condamnation aux dommages intérêts.

Toutefois, le dommage n'a pas besoin d'être actuel, c'est à dire d'être déjà accompli au moment du fait dommageable (1).

La réparation du préjudice futur pourra être ordonnée si l'existence de ce préjudice est certaine, et si son évaluation est possible par le juge.

C'est ainsi que le préjudice résultant du trafic d'un aéroport en construction ou en extension, ouvrira droit à des dommages intérêts, car le dommage causé par le bruit des avions est absolument certain.

Néanmoins, il n'y a pas, en pareille hypothèse, à tenir compte du dommage éventuel, c'est à dire dont la réalisation n'est pas certaine.

C'est ainsi qu'un riverain d'aéroport ne pourra pas obtenir réparation pour "le risque" que cause à sa santé le bruit des avions.

Une telle situation ne pose donc pas de réel problème.

Le dommage doit être certain, c'est à dire comporter une certitude suffisante pour le droit, en apparaissant comme inévitable (2).

Mais outre cette condition, le dommage doit être direct.

- - - - -

(1) J. CARBONNIER, op. cit., p. 324.

(2) A. WEILL, op. cit., p. 616.

2) Le préjudice doit être direct

Selon M. DESPAX (1),

"les juristes sont résolument allergiques depuis POTHIER au préjudice indirect".

Cette allergie traditionnelle est à cet égard plus nette encore lorsque la responsabilité est objective, matérielle et absolue.

Le juge se montrera ainsi plus vigilant quant à cette condition du fait de l'absence de faute.

C'est pourquoi, selon P. GIROD il apparaît que

"cette sévérité est la contrepartie de l'effacement partiel de la faute, sensible dans le contentieux écologique" (2).

A cet égard la jurisprudence américaine fait une excellente application de ce principe.

(1) M. DESPAX, op. cit., JCP 70 2359 n° 11.

(2) P. GIROD, op. cit., p. 123.

Selon les tribunaux américains (1) il convient d'opérer une distinction selon que le bruit des avions peut directement se rattacher au survol de la propriété.

Selon la jurisprudence *Hodges industries* (2) lorsque le préjudice est "direct" c'est à dire lorsqu'il y a "physical invasion", le riverain peut espérer une indemnisation.

En revanche, selon la jurisprudence *BATTEN* (3) le riverain n'aura aucune indemnisation dans l'hypothèse où sans être directement survolé, il souffre des bruits et fumées de l'aéroport ; c'est à dire lorsqu'il souffrira de "consequential damages" ou dommages indirects.

-
- (1) *ALVAREZ CORREA*, Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des avions en droit américain et en droit français, RFDA 1973, p. 137 à 141.
- (2) *Hodges industries v/. The United States of America* 21 janvier 1966, RGAE 1966, p. 204, Note *POURCELET*.
- (3) *Batten v/. USA* 10 juillet 1962, RGAE 1968, p. 149, Note *POURCELET*.

Selon P. GIROD (1)

"l'arbitraire de cette position illustre bien les difficultés d'intégrer au contentieux, des dommages dont le parcours est aussi peu saisissable que la force d'un courant, la direction d'une onde sonore, le caprice d'une fumée".

Toutefois, la souveraineté avec laquelle le juge apprécie tant la gravité, que la durée du dommage, a été à plusieurs reprises soulignée.

C'est ainsi qu'à côté de l'existence du dommage, condition indispensable de la responsabilité, la jurisprudence exigera l'anormalité du préjudice comme condition de la réparation.

II L'exigence de l'anormalité du dommage

Le domaine des dommages causés par les aéronefs à l'environnement se caractérise par les pleins pouvoirs accordés au juge quant à l'appréciation de l'existence et de l'étendue du préjudice causé.

C'est ainsi qu'il paraît indispensable de justifier l'extension de cette anormalité aux dommages causés par les aéronefs, et de justifier ensuite les conséquences d'une telle limitation prétorienne, que la jurisprudence a imposée à l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile.

- - - - -

(1) P. GIROD, op. cit., p. 123.

a) La justification de l'extension de
l'anormalité aux dommages causés par les
aéronefs

L'exigence de l'anormalité du préjudice est un concept spécifique à la responsabilité des troubles de voisinage (1).

Cette condition supplémentaire ne se confond en rien avec l'établissement des caractères du préjudice.

C'est ainsi que selon M. MARTIN (2),

"c'est une chose de constater que le préjudice est certain, et c'est autre chose d'exiger qu'il soit anormal".

L'extension de l'anormalité du préjudice aux dommages causés par le bruit des aéronaves aux tiers à la surface, nous conduit à analyser tout d'abord ce concept d'anormalité, pour essayer de le justifier, ensuite, dans le cadre de sa nouvelle application.

(1) Th. de LOPPINOT, op. cit., p. 56.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 85.

1) Le concept d'anormalité en droit

Selon M. BLAEVOET (1) l'anormal serait

"tout ce qui excède la commune mesure dans l'importance ou la gravité des effets ou répercussions de l'entreprise".

L'analyse de cet auteur impliquerait donc "un seuil d'anormalité" (2), au delà duquel le préjudice devrait être pris en considération.

La jurisprudence des troubles de voisinage se range, d'ailleurs à cet avis, dans la mesure où elle exige que le "préjudice dépasse les inconvénients ordinaires de voisinage" (3).

Toutefois, G. MARTIN rappelle, à juste titre, que

"c'est le préjudice qui doit être anormal et non l'activité qui est à sa source".

A cet effet, il convient de se demander par rapport à quel critère cette notion peut-elle être considérée comme anormale ? (4).

(1) Ch. BLAEVOET, De l'anormal devant les hautes juridictions civile et administrative, JCP 1946 I 560.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 87.

(3) C. cass. civ. 2è 3 janvier 1969 D 1969, p. 323.

(4) P. GIROD, op. cit., p. 65.

Certes, la relativité de cette notion apparaît évidente, du fait de sa nature incertaine et floue, mais elle n'empêchera pas le juge de donner à ce concept un profil adapté aux litiges pouvant survenir entre voisins.

Selon P. GIROD, la reconnaissance de l'anormalité sera liée à des circonstances de temps, de lieu et de personne.

C'est ainsi que le bruit d'un aspirateur, même utilisé abusivement ne peut être en aucun cas comparé à celui d'un avion.

Cependant en fonction de la relativité qui caractérise le concept d'anormalité, il est possible que le bruit de l'aspirateur soit déclaré anormal, en égard à l'environnement extérieur, alors que le bruit occasionné par l'avion n'ouvre droit à aucune réparation du fait du niveau sonore déjà existant.

Mais cette relativité du concept d'anormalité en droit, n'a pas empêché son extension aux dommages causés par les aéronefs.

La logique juridique nous conduit à justifier cette exigence du concept d'anormalité en droit.

2) La justification de l'anormalité

Selon MM. H et L MAZEAUD et A. TUNC (1) l'exigence du caractère anormal se justifierait par

"l'idée qu'une certaine tolérance est indispensable entre voisins, et qu'elle est la condition même de la vie en société".

Certes, cette idée directrice, aisément concevable, permet d'éviter que les relations entre voisins ne se détériorent pour des conflits mineurs.

Seule la gravité de la situation pourrait justifier le recours à la justice.

L'imprécision du contenu de ce concept d'anormalité le rend plus facile à s'adapter à n'importe quelle situation.

Toutefois, à partir de quel seuil, la tolérance indispensable entre voisins s'éteindra-t-elle pour laisser place au préjudice anormal ?

Selon G. MARTIN (2)

"le seuil d'anormalité est franchi lorsque l'utilisation de l'environnement le rend partiellement ou totalement impropre à d'autres usages".

(1) H L MAZEAUD et A. TUNC, Traité théorique et pratique de la responsabilité délictuelle et contractuelle, 6ème édit. T I, p. 689.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 95.

C'est ainsi, que les riverains de l'aéroport de Nice (1) ne pouvant jouir paisiblement de l'environnement, particulièrement favorable dans leur région, justifient d'un préjudice anormal, ouvrant droit à réparation, en égard à la combinaison de deux techniques de la responsabilité civile délictuelle (2).

Cette limitation prétorienne apportée par la jurisprudence à la responsabilité de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile aboutit à modifier totalement le profil de la responsabilité de la loi de 1924.

- b) Les conséquences de la limitation prétorienne
apportée par la jurisprudence à
l'article L 141-2 du CAC

L'article L 141-2 du Code de l'aviation civile prévoit une responsabilité quasi délictuelle renforcée (3).

La jurisprudence, de façon constante, a limité la responsabilité objective, matérielle et absolue de l'article L 141-2 du CAC à la responsabilité pour troubles de voisinage.

C'est cette responsabilité trop rigoureuse de l'article L 141-2 du CAC qui a incité la jurisprudence à combiner les deux techniques de la responsabilité civile.

(1) TGI Nice 9 décembre 1964, JCP 1965 II 14074,
Note de JUGLART.

(2) Ch. LARROUMET, C. cass. 17 déc. 1974 DS 1975, p. 442.

(3) PF. LEPAYSANT, Les applications de l'article 1384 al.1er
du Code civil en droit maritime et en droit aérien,
Thèse Rennes 1958, p. 180.

1) La responsabilité trop rigoureuse de
l'article L 141-2 du CAC

La responsabilité de l'article L 141-2 du CAC est objective, matérielle et elle joue de plein droit (1).

Comme le font remarquer MM. MAZEAUD et TUNC, l'article L 141-2 du CAC, établissant un système de responsabilité sans faute et n'admettant que la faute de la victime comme cause exonératoire, va plus loin qu'une simple application de la théorie du risque.

En effet, la responsabilité de droit commun, fondée sur une idée d'équilibre entre l'auteur du dommage et la victime admet les causes d'exonération générales du cas fortuit et de la force majeure.

Or, la responsabilité fondée sur le risque est indépendante de toute faute de l'exploitant (2).

Dans ce cas, la responsabilité suppose un dommage, lequel n'est soumis à aucune condition de gravité.

Il est ainsi possible d'en déduire que la responsabilité est absolue et sanctionne tout dommage même minime.

Or, nous le savons, la responsabilité est limitée par la jurisprudence "aux dommages excédant les inconvénients normaux de voisinage" (3).

(1) R. GOY, La lutte contre les nuisances aux abords des aérodrômes en France, RGAE 1974, p. 207.

(2) J. PINEAU, Les infractions à la circulation aérienne en droit français, Paris LGDJ 1963, p. 200.

(3) C. cass. civ. 2è 8 mai 1968, JCP 68 II 15595,
Note de JUGLART et du PONTAVICE.

Certes, le particularisme du droit aérien n'est pas ouvertement nié, mais du moins est-il vidé de toute sa substance par un phénomène d'attraction spécifique au droit commun (1).

- 2) Le caractère subjectif de la nouvelle responsabilité élaborée par la jurisprudence

Selon M. BENHAZERA (2), la responsabilité objective de l'article L 141-2 du CAC

"est une lourde charge pour les exploitants d'aéronefs, que la jurisprudence n'atténue que partiellement, faute de texte législatif, en faisant intervenir la notion de dommage anormal, qui redonne un caractère partiellement subjectif à cette responsabilité trop rigoureusement objective".

La Cour de cassation a, en effet, décidé que seuls les dommages excédant (3) les inconvénients de voisinage devaient être réparés.

-
- (1) Des dommages causés aux voisins par le bruit des moteurs d'aéronefs, RTD com. 1966, p. 1063.
 - (2) M. BENHAZERA, Etudes juridiques, Bruit causé par les aéronefs, Réparation du préjudice, Note du 21 fév. 1961.
 - (3) C. cass. 8 mai 1968, op. cit.,
Note de JUGLART et du PONTAVICE.

Cette exigence atténuée, sans nul doute, la rigueur de l'article L 141-2 du CAC, qui apparaît inadapté aux phénomènes de pollution et nuisances.

En revanche, la victime qui pouvait légitimement croire que le texte du Code de l'aviation civile la protégeait, se trouvera perdante.

Selon cette jurisprudence, un dommage quelconque ne sera donc pas réparé.

En revanche, il faudra qu'un certain seuil, laissé à l'appréciation des juges, soit dépassé.

Selon MM. les Professeurs de JUGLART et du PONTAVICE cette jurisprudence s'inspirerait des règles du droit terrestre pour limiter ce droit.

Or, ces auteurs relèvent l'illogisme d'une telle jurisprudence qui, tout en affirmant l'applicabilité du droit aérien, en son article L 141-2 du CAC, recourt, en fait, à la responsabilité terrestre des troubles du voisinage.

Notre conception rejoint tout à fait celle de ces éminents auteurs lorsqu'ils affirment que cette jurisprudence devrait prendre parti.

En effet, dans le cadre de la responsabilité fondée sur l'article L 141-2 du CAC, tout dommage, si minime soit-il, doit suffire à ouvrir droit à réparation (1).

(1) Ch. LARROUMET, op. cit., p. 442.

Selon MM. de JUGLIART et du PONTAVICE

"il n'est pas possible à la jurisprudence de prendre dans la théorie des troubles de voisinage ce qui lui plaît, et de rejeter le reste : la théorie s'applique en bloc ou elle ne s'applique pas du tout" (1).

Selon M. LARROUMET, il convient de s'élever contre une telle conception jurisprudentielle, totalement illogique, non protectrice des intérêts des victimes et qui, surtout, ne tient pas compte du particularisme du droit aérien.

D'autre part cette jurisprudence aboutit, en fait, à nier la responsabilité de l'exploitant d'aéronef spécifique au droit français, qui n'est pas du tout une responsabilité limitée.

Toutefois, une partie de la doctrine (2) pense que la solution jurisprudentielle se justifie tant sur le plan de l'équité, que sur celui de la technique juridique.

A notre avis, pareille opinion n'est pas fondée.

En effet, il semblerait que "l'illogisme" de cette jurisprudence soit essentiellement dû au caractère trop rigoureux de l'article L 141-2 du CAC, qui est, en fait, totalement inadapté aux problèmes de pollution et nuisances des avions.

- - - - -

(1) de JUGLIART et du PONTAVICE, op. cit.,
JCP 68 II 15595.

(2) F. DERRIDA, CA d'Aix, op. cit., p. 281,
G. MARTIN, Thèse op. cit., p. 99.

C'est selon nous, le fait d'avoir encore aujourd'hui un texte datant de 1924, et non adapté aux problèmes écologiques, qui justifie la position jurisprudentielle.

L'alarme sonnée par celle-ci devrait inciter le législateur à prendre conscience de ce décalage entre le texte et la réalité.

En fait, chaque partie gagnerait à ce que cet article soit modifié quant à son régime de responsabilité.

C'est ainsi que les victimes ne seraient plus abusées par un texte mirifique dont les contours sont en fait nébuleux.

Enfin, l'exploitant d'aéronef ne verrait pas peser au-dessus de lui cette épée de Damoclès si injustement posée, qui ne correspond plus à la réalité du monde moderne.

Mais cette crise du droit de la responsabilité, ayant abouti à la déformation de la notion de préjudice, est également perceptible en ce qui concerne la difficile mise en oeuvre du lien de causalité.

§ 2 LA DIFFICILE MISE EN OEUVRE DU LIEN DE CAUSE A EFFET

La question de la causalité donne lieu à beaucoup de controverses (1).

Cependant, la victime, pour obtenir condamnation, devra établir l'existence d'un lien de causalité entre le dommage dont elle justifie et le fait auquel la loi attache une responsabilité.

(1) A. WEILL, Droit civil, op. cit., p. 625.

Toutefois le demandeur ne pourra obtenir que la réparation du dommage direct, c'est à dire dont le fait du défendeur est réellement la cause génératrice.

Aussi la mise en oeuvre du lien de causalité posera en premier lieu un problème de preuve.

Dans un second temps nous nous attacherons à montrer la différence de régime existant en ce qui concerne la recherche du lien de causalité, par une comparaison entre les dommages matériels par répercussion et les dommages par pollution et nuisances.

I La preuve du lien de cause à effet

Dans le domaine des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, le droit à réparation suppose que le préjudice, dont se plaint la victime, ait été causé soit par un dommage matériel, soit par un dommage par pollution et nuisances.

La question de la preuve du lien de causalité, nous conduit à examiner quel sera le rôle du juge dans la recherche de cette preuve, et d'autre part, à étudier les problèmes posés par cette notion, en cas de pluralité de causes simultanées.

a) Le rôle du juge dans la recherche de la preuve
du lien de cause à effet

A partir d'un dommage dont la matérialité est aisément établie et dont l'existence peut difficilement faire l'objet de contestation, notamment en cas de dommage matériel, il va ainsi falloir remonter par un "pur processus intellectuel" (1) une filière qui puisse permettre d'établir avec assez de certitude que ce dommage est imputable par exemple à une déflagration supersonique.

Il sera donc nécessaire, à partir du dommage certain, de prouver l'existence du phénomène qui a pu être à l'origine du dommage allégué et constaté.

Or, les textes de droit commun sont, en matière de preuve, particulièrement précis, et il s'avère, à cet égard, que le respect de ces règles conduit à une situation des plus illogiques du fait de l'inégalité frappante existant entre le demandeur et le défendeur.

(1) Y. JOUAN, Les conséquences des vols à vitesse supersonique : effets physiques, sociaux et juridiques, RGAE 1969, p. 189.

1) Les textes de droit commun en
matière de preuve

Avant de procéder à l'analyse des textes de droit commun en matière de preuve, il convient de rappeler que depuis la loi du 31 décembre 1957, la compétence, en cas de dommages causés par les aéronefs, aux biens et aux tiers à la surface, est toujours judiciaire (1).

A ce titre, l'article 1315 du Code civil dispose que

"celui qui réclame l'exécution d'une obligation doit la prouver".

En vertu de ce texte, c'est donc à celui qui se plaint d'un dommage d'en rapporter la preuve.

Le demandeur ne serait donc pas admis à se décharger du fardeau de cette preuve sur le défendeur.

Celui-ci pourrait, en effet, se retrancher derrière le principe latin selon lequel "Nul n'est tenu de faire preuve contre soi-même" (2).

(1) MM. de JUGLART et du PONTAVICE, Cass. civ. 2è
1er juillet 1966, Agent judiciaire du trésor c/
Sabatier d'Espeyran, JCP 1967 II 15035.

(2) J. LACOMBE, C. cass. 1er juillet 1966,
RGAE 1966, p. 391,
E. GEORGIADIS, C. cass. 1er juillet 1966,
RFDA 1966, p. 452.

Ainsi, dans l'affaire Sabatier d'Espeyran (1), la Cour de Montpellier (2) a commis un expert en vue de procéder à des essais en vol.

A cet effet, elle avait ordonné à l'agent judiciaire du trésor de prendre toutes initiatives opportunes pour que l'avion à vitesse supersonique et son pilote soient à la disposition de l'expert judiciaire.

L'agent judiciaire du trésor se fondant sur les règles de l'article 1315 du Code civil, forma un pourvoi pour violation de ce texte.

L'Etat arguait, de ce fait, que c'est à celui qui se plaint d'un dommage d'en rapporter la preuve.

Or, nous assistons, en réalité, à l'inadaptation d'un texte de droit commun, valable dans la majorité des cas, mais qui aboutit à une situation paradoxale dans l'hypothèse considérée.

C'est cet illogisme des règles de la preuve que nous nous proposons de dénoncer maintenant.

(1) MM. de JUGLART et du PONTAVICE, op. cit., 15305.

(2) CA Montpellier 19 oct. 1964, RGAE 1965, p. 157,
Note GOY,
RTD com. 1965, p. 944, Obs. du PONTAVICE.

2) L'illogisme des règles de la preuve
du fait de l'inégalité flagrante
entre le demandeur et le défendeur

Contrairement aux autres hypothèses en matière de preuve, le cas des déflagrations supersoniques se caractérise par l'inégalité flagrante entre le demandeur et le défendeur.

Pareille situation a permis à certains auteurs (1) de dénoncer "l'inadaptation de la théorie française de la preuve" dans de telles circonstances.

En effet, dans cette hypothèse, l'auteur présumé de l'accident est en possession des techniques inaccessibles au particulier, qui permettent de prouver le lien de causalité.

Or, si l'on se réfère à l'article 1315 du Code civil, celui qui se plaint du dommage ayant la charge d'en rapporter la preuve, celle-ci ne pourra pas être rapportée, puisque le défendeur est en possession de tous les éléments la constituant.

Devant un tel blocage de la situation, il serait préférable de dire que les deux parties au procès doivent apporter tous les éléments de preuve dont ils disposent (2).

Selon M. du PONTAVICE, le fardeau de la preuve resterait, cependant au demandeur, mais cette condition devrait être interprétée différemment.

Selon cet auteur, cela signifierait qu'en fait c'est le demandeur qui prendra le risque de supporter le dommage en l'absence de preuve décisive dans un sens ou dans l'autre.

(1) M. du PONTAVICE, RTD com. 1969, p. 1127,

MM. de JUGLART et du PONTAVICE, JCP 1967 II 15305.

(2) M. du PONTAVICE, op. cit., p. 1127.

Cette thèse a, selon nous, le mérite du réalisme et de la logique.

Elle se rapproche, à l'évidence, des principes du droit administratif en matière de preuve (1).

Le juge administratif peut, en effet, imposer à l'administration la production de telle ou telle preuve ou document.

Selon cette branche du droit, chaque partie doit collaborer à la recherche de la vérité sous la direction du juge administratif.

Celui-ci dirigeant la procédure, il lui sera possible de donner des ordres à l'administration défenderesse.

Or, dans l'affaire Sabatier d'Espeyran (2) la juridiction civile avait ordonné à l'agent judiciaire du trésor de fournir toutes les preuves en sa possession.

Selon les Professeurs de JUGLART et du PONTAVICE, il semblerait que le juge civil puisse faire application des principes du droit administratif.

Ces auteurs critiquent sévèrement la position de la Cour de cassation qui refuse de prendre en considération un principe de droit public.

A notre avis, cette conception doit être partagée, afin de compenser le déséquilibre créé par la situation privilégiée de l'Etat qui est le seul à posséder les moyens de preuve.

Il serait, en effet, souhaitable que le juge judiciaire, à l'instar du juge administratif, n'hésite pas à imposer à l'agent judiciaire du trésor, la production de telle ou telle preuve.

(1) G. VEDEL, Cours de droit administratif 1953-1954, p. 564.

(2) MM. de JUGLART et du PONTAVICE, op. cit., JCP 1967 II 15035.

Cela se conçoit d'autant mieux que la réforme procédurale instaurée en 1971 et poursuivie en 1972 et 1973, lui permet actuellement d'ordonner, aussi bien à l'une qu'à l'autre des parties, de produire toute pièce nécessaire à la clarification du procès (article 10 et 11 du nouveau Code de procédure civile).

Nous verrons dans l'avenir, avec un recul suffisant, de quelle manière cette évolution inquisitoriale aura pu être mise en application dans le domaine des pollution et nuisances.

Mais cependant, bien avant que le législateur ne s'y détermine, la thèse de l'abandon de l'adage "nemo tenetur edere contra se" avait été fort bien démontrée par M. le GALL (1).

Pareille conception se justifie pleinement de par la personnalité particulière du défendeur.

Il serait en effet, inéquitable de se retrancher derrière l'article 1315 du Code civil et de favoriser ainsi un Etat déjà tout puissant.

Cependant le rôle du juge ne se limite pas à la recherche des preuves.

Son rôle sera également particulièrement important dans l'hypothèse de pluralité des causes.

(1) E. le GALL, Le devoir de collaboration des parties à la manifestation de la vérité dans les litiges privés, Remarques sur l'adage, "Nemo tenetur edere contra se", Thèse Paris 1967 dactylo, p. 282.

- b) Le problème de la pluralité des causes dans la preuve du lien de cause à effet

La mission de l'expert consiste, selon les spécialistes du Ministère de l'air (1), à rechercher les causes étrangères au bang supersonique, qui auraient pu provoquer les dégâts ou participer à la réalisation du dommage.

A partir de cette première analyse, il pourra ainsi donner son avis sur l'imputation ou non des dégâts allégués, au mur du son, en établissant un pourcentage de responsabilité dû au bang supersonique lorsqu'il apparaîtra que ce dernier a simplement contribué à la réalisation du dommage.

Ce rôle de l'expert sera particulièrement important lorsque plusieurs causes interviendront simultanément dans la réalisation du dommage.

A cet égard, il convient d'opérer une distinction, selon qu'il s'agit de dommages causés aux biens, ou aux personnes, à la surface.

- 1) La pluralité des causes simultanées
en cas de dommages aux biens à la
surface

L'on ne saurait confondre dans l'étude de la pluralité des causes simultanées, la constatation du défaut d'entretien, de celle de la vétusté de l'édifice.

(1) Procès-verbal des 1 et 2 mars 1967, Réunion des chefs des services régionaux chargés du contentieux, DAAAJC, p. 54.

La jurisprudence est particulièrement nette sur ce point (1).

Le défaut d'entretien n'est pas, comme la vétusté, imposé par la nature des choses, et il a pour origine l'abstention ou le fait d'un propriétaire (2).

A cet égard MM. CALMEJANE COURSE et MOURGEON (3) relatent le cas où un mur de soutènement s'est effondré à la suite d'un bang, tout en étant, auparavant, miné par les inondations.

Dans une telle hypothèse, l'effondrement n'a pas une cause unique mais plusieurs causes.

Le bang sera sans aucun doute intervenu dans l'effondrement, mais l'infiltration aura également eu une incidence directe sur le préjudice subi.

De ce fait, l'exploitant de l'avion ne sera tenu à réparation que dans la proportion de la causalité imputable au bang et pourra même n'encourir aucune responsabilité dans l'hypothèse où il est démontré que, de toute façon, le mur se serait écroulé, à brève échéance, du fait de ces infiltrations.

Le rôle de l'expert sera donc primordial dans cette hypothèse de pluralité de causes simultanées en cas de dommages matériels.

Mais ces causes extérieures au bang peuvent également jouer un rôle important en cas de dommages aux personnes.

(1) Cass. civ. 3è 12 décembre 1973, Heraud c/ Vve Thuliez et autre, JCP 74 II 17697, Note G. GOUBEAUX.

(2) TGI Narbonne 30 octobre 1975, RFDA 1976, p. 273, Etablissements Lachaud c/ Sté des avions Marcel Dassault et Agent judiciaire du trésor.

(3) CALMEJANE COURSE et MOURGEON, op. cit., p. 15.

2) La pluralité des causes simultanées
en cas de dommages aux personnes

Prouver que tel dommage a été causé par tel bang est nécessairement du domaine de la présomption.

La difficulté en matière de causalité réside dans l'adjonction de causes extérieures au bang, et inhérentes à l'état physique de la victime.

C'est ainsi, que la Cour de cassation (1) a eu l'occasion de se prononcer dans une affaire où le bang supersonique n'avait été que l'une des causes directes du préjudice.

En l'espèce un ouvrier agricole le sieur Coudé avait été blessé mortellement dans l'effondrement du grenier de la ferme appartenant au sieur de Miramon et donnée à bail au sieur Menier.

Le problème se posait donc, en l'espèce, de savoir si le bang supersonique avait uniquement causé le dommage ou bien seulement contribué à celui-ci.

Or, il est apparu à la suite des travaux d'expertise, que bien que le bang ait joué un rôle important, les vices de la poutre vétuste : noeuds vicieux, mauvaise qualité du bois et surcharge à laquelle elle avait été soumise, l'avaient réduite à la limite extrême de la résistance.

De ce fait, s'ajoutait bien au bang une cause extérieure qui aboutit nécessairement à un partage de responsabilité entre l'Etat Français et le propriétaire du grenier.

(1) Cour de Cassation 2è ch. civ., Arrêt du 21 janv. 1971,
De Miramon c/ Etat Français, Veuve Coudé et Menier,
RFDA 1971, p. 293.

Toutefois, il peut y avoir également pluralité des causes simultanées en cas de dommage aux personnes, lorsque le bang supersonique atteint une victime déjà vulnérable par son état antérieur.

La Cour d'appel d'Orléans (1) a jugé dans une affaire, mettant en jeu l'état physique de la victime, que l'armée de l'air n'était pas responsable des dommages provoqués par une déflagration supersonique sur une personne déjà atteinte d'une angine de poitrine.

La Cour a relevé, en effet, pour justifier sa décision, que les crises auxquelles avait été sujette la victime, si elles étaient provoquées par les bangs, avaient cependant une origine psychique, entraînant une part de suggestion, et qu'elles auraient pu très bien naître à l'occasion de circonstances toutes autres (2).

Certes malgré une formulation contestable en ce qui concerne "l'origine psychique" il est logique d'opérer ici un partage de responsabilité dans la mesure où de telles crises ont pu être provoquées par d'autres faits que le bang supersonique.

(1) Cour d'appel d'Orléans 5 janvier 1966,
Trésor public c/ Vecereau,
RGAB 1966, p. 397, Obs. J. LACOMBE,
Gazette du Palais 1966 I, p. 339.

(2) Cour d'appel d'Orléans, Arrêt du 18 décembre 1967,
Trésor public c/ Vecereau, RFDA 1968, p. 208,
Note E. GEORGIADIS,
Gazette du Palais 1968 I 262, Note Ch. BLAEVOET.

Il est donc possible de constater aisément que le rôle du juge dans le domaine de la causalité est particulièrement difficile.

Son rôle va consister à se faire aider, dans la grande majorité des cas, par un ou plusieurs experts afin de déterminer l'origine exacte du préjudice.

Mais la tâche du juge ne se borne pas à cette recherche.

C'est ainsi qu'en tant que juriste averti, il va délibérément opérer une distinction selon la nature du dommage.

II La différence de régime dans la recherche du lien de causalité

La jurisprudence a toujours été particulièrement sensible à l'inadaptation du droit à la réalité.

C'est ainsi, qu'elle a toujours cherché à remédier, dans la limite de ses moyens, à cette carence législative, qui touche un certain nombre de domaines.

Or, en ce qui concerne les dommages causés par les aéronefs à l'environnement, l'étude approfondie de la jurisprudence nous révèle que celle-ci est particulièrement laxiste en ce qui concerne les dommages matériels par répercussion, alors qu'elle montre une certaine rigueur en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

- a) L'allègement du lien de causalité en ce qui concerne les dommages matériels par répercussion

Comme nous l'avons vu, la victime d'une déflagration supersonique ne doit pas seulement administrer la preuve de la réalité du bang.

Elle doit aussi établir la relation de cause à effet entre le bang et le dommage.

La jurisprudence lui étant favorable, il est admis qu'elle puisse se borner à invoquer des présomptions permettant de déduire que le dommage est en relation directe avec le bang.

Cependant malgré cet allègement dans la recherche du lien de causalité, la preuve de celui-ci ne sera pas toujours rapportée.

Par contre, elle le sera, lorsque des présomptions résulteront du fait que le dommage s'est produit aussitôt après le bang, ou négativement, de l'élimination des autres causes possibles de l'accident.

1) La preuve du lien de causalité non rapportée

L'exigence d'un lien de causalité demeure fondamentale dans les systèmes où la responsabilité est objective (1).

Certes, si l'Etat fait preuve d'un certain libéralisme à cet égard, celui-ci n'est toutefois pas sans limite (2).

La jurisprudence nous offre de multiples exemples où ce lien de causalité n'est pas démontré (3).

Le Tribunal de grande instance de Montbéliard (4) a estimé que le lien de causalité n'était pas rapporté dans une affaire où, en raison du brouillard qui recouvrait la région au moment de l'accident, de la proximité de la frontière suisse, et de l'absence totale d'identification de l'appareil, il n'était pas possible de déterminer quel était l'exploitant qui aurait éventuellement causé le dommage.

(1) FLOUR, Cours de droit civil, 2è année Paris 1964-1965, p. 647.

(2) Lien de causalité : comment démontrer qu'on a été victime du franchissement du mur du son, RTD civil 1966, p. 806.

(3) CA Montpellier 15 oct. 1964, RGAE 1965, p. 155, Note GOY, TGI Bordeaux 7 juillet 1971, RFDA 1971, p. 445.

(4) Tribunal de grande instance de Montbéliard 14 déc. 1965, Dame Brun, Veuve Ethevenard c/ Agent judiciaire du trésor, RGAE 1966, p. 394, Gazette du Palais 1966 I, p. 340, RFDA 1966, p. 464, Note J. LACOMBE, JCP 1966 II 14721, Note de JUGLART.

Dans l'affaire présentée devant le Tribunal de grande instance de Tours (1) il n'était plus question de doute sur l'identification de l'appareil, mais au contraire de témoignages contradictoires, imprécis et divergents quant à l'heure du passage des avions militaires.

L'absence de preuve certaine du lien de causalité résultait du fait qu'il n'était pas possible d'établir, avec certitude, la concomitance même approximative, ni par suite, une relation entre les détonations balistiques qui semblaient s'être produites au moment indiqué, et les dégâts immobiliers constatés.

Faute d'avoir démontré ce lien de causalité, le Tribunal a débouté les époux Gay de leur demande en intervention contre l'Etat Français.

Cependant le libéralisme du juge en matière de dommage matériel par répercussion se révèle, en particulier, à travers les décisions où la preuve du lien de causalité est rapportée.

(1) Tribunal de grande instance de Tours 2è ch.,
Jugement du 10 octobre 1967,
Brec, Dame Sabouré c/ Gay, Dame Arnault, Agent
judiciaire du trésor, RFDA 1968, p. 470.

2) La preuve du lien de causalité
rapportée

En matière de témoignages, l'Etat fait preuve d'un certain libéralisme, à condition toutefois que ceux-ci ne soient pas divergents et contradictoires.

A cet égard le Tribunal de grande instance de Bressuire (1) a magnifiquement illustré cette tendance de la jurisprudence en déclarant que la preuve du lien de causalité était rapportée malgré les déclarations approximatives mais non contradictoires des témoins quant à l'heure du passage de l'avion supersonique.

Le Tribunal justifie sa position en précisant qu'il n'est pas établi qu'ils aient eu immédiatement à leur disposition un moyen précis de détermination de l'heure.

Cette tendance a été confirmée par la Cour de cassation (2) qui a estimé que le lien de cause à effet était suffisamment établi du fait de témoignages concordants d'hommes de l'art.

-
- (1) Tribunal de grande instance de Bressuire,
Jugement du 27 juin 1967,
Gerbier c/ Sté Marcel Dassault et Etat Français,
Gazette Palais 1967 II, p. 227.
- (2) Cour de cassation, 2è ch. civ., Arrêt du 12 oct. 1972,
Agent judiciaire du trésor public c/ Mailhol,
RFDA 1972, p. 429.

La Cour d'appel de Rennes (1) a adopté la même position libérale en se contentant de témoignages concordants entendus au cours de l'enquête de gendarmerie et régulièrement versés aux débats, précisant que

"ce bang a été particulièrement violent et ressenti dans toute la région, où il a fait vibrer les portes et les fenêtres des immeubles et effrayé les habitants".

Un autre jugement du Tribunal de grande instance de Bressuire (2) précise que la preuve nécessaire, mais suffisante, des éléments relatifs à la responsabilité apparaît rapportée, du seul fait que les témoins Baudouin, Herault et Moreau confirment l'existence du bang et la réalité de l'éboulement dans la demi-heure qui a suivi.

Cette jurisprudence se conçoit aisément car, si le phénomène acoustique constitue un fait relativement facile à établir par témoins, mais il est beaucoup plus difficile de déterminer avec certitude que le franchissement du mur du son, générateur de l'onde sonore est imputable à un appareil de l'armée de l'air.

L'identification de l'appareil par la victime et ses témoins se révèle le plus souvent impossible pour des motifs de technique puisque l'appareil vole à vitesse supersonique, et de réglementation car les vols ne peuvent être autorisés à cette vitesse en dessous de 8.000 mètres.

- - - - -

(1) Cour d'appel de Rennes 1ère ch. civ. 9 juillet 1969 de Miramon c/ Trésor public, Veuve Condé et Menier, RGAE 1970, p. 33.

(2) Tribunal de grande instance de Bressuire, Jugement du 17 octobre 1967, Veuve Bourdon c/ Etat français, RFDA 1968, p. 91, Note A. MOURY.

Cependant la jurisprudence a adopté un autre procédé permettant de déterminer le lien de cause à effet, de manière encore plus libérale.

C'est ainsi, que la Cour de cassation (1) a estimé que le lien de causalité était suffisamment établi en justifiant sa position par la preuve négative.

Selon l'arrêt, la preuve du lien résulterait du fait,

"qu'après avoir constaté qu'il n'y avait eu ni secousse sismique, ni tempête, ni ouragan, que le temps était normal, qu'il n'y avait aux environs ni carrière, ni exploitations, ni grands travaux, ni zone de défrichement, ni chantiers souterrains, ni effondrement du sol, ni circulation routière importante, ni explosion, ni action d'engins contre le mur"

le préjudice ne pouvait être imputé qu'à un bang supersonique perçu le même jour.

Cette tendance des magistrats à établir le lien de façon négative (2) en procédant par élimination à partir du dommage a été suivie par la Cour d'appel de Toulouse (3).

(1) Cour de cassation 2è ch. civ., Arrêt du 13 octobre 1971, Agent judiciaire du trésor public c/ Pozin, RFDA 1972, p. 43, Note de JUGLART et du PONTAVICE, JCP 1972 II 17044.

(2) G. MARTIN, Thèse op. cit., p. 109.

(3) Cour d'appel de Toulouse 2è ch. 5 juin 1974, Société des avions Marcel Dassault c/ Drosson et Agent judiciaire du trésor public, RFDA 1974, p. 295.

La Cour ayant relevé "qu'aucune autre cause n'avait pu provoquer le sinistre" l'existence du lien de cause à effet semblait être suffisamment démontré.

Certes, il y a de la part des magistrats une extension de la notion de causalité que la loi n'avait pas prévue, et qui semble se justifier de par la spécificité du processus dommageable.

Il est toutefois intéressant de noter que cette position ne paraît pas être soutenue en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

b) L'exigence plus stricte du lien de causalité
en matière de pollution et nuisances

Nul ne songe à nier que la preuve du lien de causalité doit être établie, faute de quoi, les tribunaux décident que la responsabilité de l'exploitant n'est pas engagée.

À ce titre, la preuve du lien de causalité doit être recherchée dans les éléments qui peuvent lier l'onde sonore au dommage.

En matière de pollution et nuisances, la preuve du lien de causalité semble poser moins de difficultés qu'en ce qui concerne le domaine des dommages matériels par répercussion.

D'autre part, cette facilité se combine avec la rigueur excessive de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile que la jurisprudence cherche à atténuer dans le cadre des dommages causés à l'environnement.

Ce sont ces raisons qui expliquent le corollaire logique lié à cette différence de nature.

1) La différence de nature entre la
causalité des dommages matériels et
des dommages par pollution

Nous avons vu précédemment l'inadaptation de l'article L 141-2 du CAC aux phénomènes de pollution et nuisances.

Alors que la responsabilité objective, matérielle et absolue de cet article semble parfaitement adaptée aux dommages résultant des bangs supersoniques, sa rigueur le rend totalement inadéquate en ce qui concerne le bruit des avions.

La jurisprudence (1), à propos du préjudice, a, d'ailleurs, redonné un caractère partiellement subjectif à cette responsabilité qui était trop rigoureusement objective.

Mais, outre l'inadaptation de cet article, il semblerait également qu'en matière de pollution et nuisances, la preuve du lien de cause à effet, s'avère être moins difficile à établir qu'en ce qui concerne les bangs.

Cette distinction fondée sur la cause du dommage paraît nécessaire en raison des conséquences qui en découlent.

Le caractère accidentel du bang supersonique rend la preuve du lien de causalité plus difficile (2) alors qu'a contrario elle sera plus aisée à rapporter pour les dommages causés par le bruit des avions du fait de la répétition des survols.

(1) Cour de cassation 8 mai 1968, op. cit.,
Note de JUGLART et du PONTAVICE.

(2) ALVAREZ CORREA, Thèse 1972, op. cit., p. 187.

Ce sont ces raisons qui selon nous, militent en faveur de la position jurisprudentielle consacrant l'exigence plus stricte du lien de causalité en matière de bruit des avions.

Pareille attitude s'avère être, en fait, le corollaire logique lié à la différence de nature.

2) Le corollaire logique lié à la
différence de nature

La différence de nature entre les dommages par pollution et les dommages matériels ne peut être contestée.

C'est cette inégalité de régime qui a incité la jurisprudence à assouplir l'exigence du lien de causalité en matière de bangs supersoniques, alors qu'elle maintenait fermement cette exigence dans les affaires relatives au bruit des avions (1).

Cette attitude de la jurisprudence, aboutissant à favoriser la victime de bangs supersoniques par rapport à celle subissant le vacarme incessant des avions, s'est élaborée progressivement.

(1) TGI Nice 9 déc. 64, D 65 221, Note DERRIDA,
CA d'Aix 17 février 1966, D 66 J 282, Note DERRIDA,
Cass. civ. 2è 8 mai 1968, D 68 J 609,
TGI Paris 4 novembre 1970, RFDA 1971 84,
Cour Paris 1ère ch. 6 juillet 71, RGAE 1971 301,
C. cass. civ. 2è 17 déc. 74, DS 75 441,
Note LARROUMET.

Certes, la jurisprudence a toujours marqué une certaine réticence devant l'emploi de la responsabilité objective de la loi de 1924 aux dommages causés par le bruit des avions.

Cette attitude s'est ainsi traduite dans la combinaison de deux régimes de la responsabilité civile délictuelle (1) aboutissant à nier le particularisme du droit aérien en ce qui concerne les problèmes de pollution et nuisances des aéronefs.

Cette conception confirme notre sentiment selon lequel l'article L 141-2 du CAC ne peut être appliqué à la réparation des dommages causés par le bruit des aéronefs.

Le vice de cette jurisprudence ne s'explique, selon nous, que parce qu'elle repose sur une responsabilité inadaptée aux phénomènes de pollution et de nuisances.

(1) Ch. LARROUMET, C. cass. 17 déc. 74, op. cit., p. 442.

SECTION II :

LES PROBLEMES LIES A L'ETENDUE DE LA RESPONSABILITE

Aux termes de l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile,

"l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit, des dommages causés par les évolutions de l'aéronef...".

Cependant cette responsabilité strictement objective pose dans certains cas, des problèmes relatifs à son étendue.

L'exploitant pourra, dans quelques hypothèses, se dégager de la responsabilité pesant sur lui, en opposant une cause d'exonération, ou bien pourra chercher à restreindre l'étendue de cette même responsabilité, en recourant à la technique de la responsabilité solidaire.

§ 1 LES CAS D'EXONERATION DE LA RESPONSABILITE DE
L'EXPLOITANT

Le caractère purement objectif de la responsabilité de l'exploitant explique que la responsabilité de celui-ci se trouve engagée, indépendamment de toute notion de faute de sa part, d'abus ou d'usage anormal du droit de survol.

A cet égard certains moyens de défense sont inopérants.

C'est ainsi qu'il importe peu qu'il ait observé rigoureusement la réglementation concernant la navigation aérienne, que ses appareils aient reçu l'agrément de l'autorité de contrôle et respecté les procédures réglementaires pour l'atterrissage et le décollage (1).

Le seul moyen de défense susceptible d'être pris en considération étant la faute de la victime.

I Les moyens de défense inopérants

Le droit de la responsabilité des dommages causés par les aéronefs à l'environnement se distingue du droit commun, au niveau des circonstances exonératoires.

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
IGDJ 1975, p. 247.

Alors qu'en droit commun, il existe des causes déterminées d'exonération se ramenant à l'idée d'une cause étrangère non imputable au gardien, celles-ci sont entendues plus strictement dans le cadre d'une responsabilité objective, matérielle et absolue (1).

A cet égard, la force majeure le fait d'un tiers et l'absence de faute de l'exploitant ne pourront être retenus afin de dégager ce dernier de sa responsabilité.

a) L'absence de faute

Parmi les moyens invoqués par l'exploitant d'aéronef afin de s'exonérer de sa responsabilité, figure le plus souvent l'argument tiré de la licéité de l'activité dommageable.

Cet argument inefficace a été rejeté par une jurisprudence unanime qui refuse le moyen tiré de l'absence de faute.

1) La licéité de l'activité dommageable

L'exploitant d'aéronef exerce une activité absolument licite, c'est à dire s'exerçant en parfaite conformité avec les lois et les règlements.

(1) A. WEILL, Droit civil, Les obligations Dalloz 1971, p. 714.

À ce titre, certains dénoncent l'illogisme d'une responsabilité qui vise l'exploitant d'aéronef de plein droit, malgré le fait que ce dernier exerce son activité en parfaite conformité avec les lois et règlements (1)

Cependant dans le cadre d'une responsabilité de plein droit, l'argument tiré de la licéité de l'activité dommageable se révèle totalement inefficace.

La normalité de l'activité exercée par l'exploitant d'aéronef ne suffira pas pour l'exonérer de sa responsabilité (2).

À cet effet, les efforts déployés par les compagnies aériennes afin de prouver qu'elles ne font que se conformer aux ordres de la tour de contrôle afin de procéder aux décollages et aux atterrissages s'avèreront inopérants.

L'exercice normal et même de service public de l'activité aéronautique importe peu, dès lors qu'il y a un préjudice causé à une personne ou à un objet à la surface.

C'est ainsi que la jurisprudence confirme cette analyse du texte admettant qu'une activité licite peut engendrer la responsabilité de celui qui l'exerce.

(1) P. EISMEIN, Note s/ Cass. civ. 22 août 1964, JCP 65 II 14288.

(2) P. GIROD, Thèse 1974, op. cit., p. 144.

2) La jurisprudence refusant l'argument
tiré de l'absence de faute

Dans l'affaire de Nice (1) la compagnie nationale Air France soutenait qu'ayant respecté les lois et règlements concernant la navigation aérienne, elle ne saurait, pour avoir obéi à la loi, encourir une responsabilité.

Le Tribunal de grande instance de Nice rejeta cet argument au motif que l'absence de faute est sans intérêt puisque la responsabilité de la Compagnie Air France n'est pas recherchée sur ce terrain, mais en vertu d'une législation spéciale à la navigation aérienne qui a été voulue dérogatoire au droit commun et qui admet la responsabilité sans faute démontrée ni présumée.

Cette conception a d'ailleurs été reprise par la Cour d'appel d'Aix (2) selon laquelle il importerait peu que les appareils exploités par Air France aient reçu l'agrément de l'autorité compétente et que les pilotes aient obéi aux ordres de l'autorité de contrôle pour l'exécution des vols qu'ils effectuent, et respecté les procédures réglementaires pour l'atterrissage et le décollage de l'aéroport de Nice.

(1) TGI Nice 9 décembre 1964, Sté Ervé c/ Air France
RGAE 1964, p. 419, Note JG. de VILLENUEVE,
JCP 65 II 17074, Note M. de JUGLART.

(2) Cour d'appel d'Aix 17 février 1966, 1ère ch. civile
Air France et autres c/ Société Ervé et Bodnard,
RGAE 1966, p. 65, RGAE 1966, p. 230.

Selon les magistrats d'Aix, l'article L 141-2 du CAC instituant une responsabilité de plein droit fondée sur le risque, ces moyens de défense ne peuvent être retenus comme mettant obstacle à l'action en réparation litigieuse.

Confirmant cet arrêt, la Cour de cassation (1) estime que dans la mesure où la société demanderesse se prévaut d'une responsabilité de plein droit, il importe peu, à cet égard que les appareils exploités par la compagnie aient reçu l'agrément de l'autorité de contrôle et respecté les procédures réglementaires pour l'atterrissage et le décollage de l'aéroport en cause.

Ainsi donc, l'argument tiré de l'absence de faute semble dans le cas d'une telle responsabilité ne pas pouvoir exonérer l'exploitant d'aéronef (2).

Cependant, à côté de ce concept, d'autres moyens de défense, inopérants dans le cadre de cette responsabilité, doivent être envisagés.

C'est le cas de la force majeure ou du fait d'un tiers qui ne peuvent être invoqués par l'exploitant.

(1) Cour de cassation 2è ch. civile 8 mai 1968,
Cie Air France c/ Soc. Ervé et autres,
Gazette du Palais 1968 II 238.

(2) Cour d'appel de Paris, arrêt du 6 juillet 1971,
Cie Air France TWA PANAM c/ Commune de Villeneuve le Roi
RFDA 1971, p. 295.

b) La force majeure et le fait d'un tiers

A la différence de la responsabilité de droit commun, ces deux causes d'exonération ne peuvent être retenues en ce qui concerne la responsabilité de l'article L 141-2 du CAC.

Il convient à cet égard d'étudier les motifs qui impliquent le rejet de ces notions de force majeure et de fait d'un tiers.

1) La force majeure

Analysant la place accordée à la force majeure dans la responsabilité objective par rapport à celle de droit commun, P. GIROD (1) écrit que cette force majeure "prend l'allure d'une peau de chagrin".

Cependant si cette affirmation est vraie dans le contentieux écologique, force est de constater qu'en droit aérien, l'article L 141-2 du CAC rejette sans ambiguïté la force majeure comme moyen de défense.

En droit commun lorsque la force majeure est la cause génératrice exclusive du dommage, elle entraîne une exonération totale du gardien (2).

A ce titre la notion de force majeure implique que l'événement soit extérieur à la personne et à la chose.

(1) P. GIROD, Thèse 1974, op. cit., p. 140.

(2) A. WEILL, Droit civil, op. cit., p. 716.

Néanmoins, le législateur de 1924, conscient de la fréquence d'une pareille situation, dans le domaine aéronautique et soucieux de protéger efficacement la victime a exclu de l'article L 141-2 du CAC ce moyen de défense (1).

Aussi la force majeure ne pourra, en aucun cas, être invoquée en matière de bruit et de pollution du fait de sa totale incompatibilité avec un événement durable puisque son rôle est fondé sur son instantanéité (2).

Il ne fait donc aucun doute, que l'exploitant ne saurait se prévaloir de la force majeure pour s'exonérer de la responsabilité objective qui pèse sur lui (3).

La même remarque doit être faite en ce qui concerne le fait d'un tiers.

2) Le fait d'un tiers

L'argument tiré de ce que le préjudice aurait été le fait d'un tiers revêt une certaine importance dans le domaine des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

(1) DAN N. STANESCO, La responsabilité dans la navigation aérienne, Paris les éditions internationales 1951, p.36.

(2) JP. EZANNO, Thèse 1967, op. cit., p. 226.

(3) G. MARTIN, Thèse 1976, op. cit., p. 117.

En effet, à de multiples occasions les compagnies aériennes ont prétexté que l'implantation de l'aérodrome, ou bien la trajectoire des routes aériennes n'étaient pas dues à leur propre fait.

Mais à notre avis, une telle attitude aboutit à confondre deux problèmes juridiques distincts.

Certes en fonction de la notion de causalité adéquate, le choix du site de l'aérodrome, ou bien les procédures de décollage et d'atterrissage ne peuvent être reprochées à l'exploitant d'aéronef.

Toutefois, en ce qui concerne le problème des causes d'exonération, il convient de préciser que l'exploitant ne pourra en aucun cas s'exonérer, en prouvant que l'activité litigieuse a été, en fait, causée par un tiers.

L'article L 141-2 du CAC ne laisse, à ce titre, subsister aucun doute puisqu'il n'admet que la faute de la victime comme cause d'exonération (1).

Mais si le moyen tiré du fait d'un tiers est irrecevable (2) dans notre domaine, en revanche l'exploitant d'aéronef pourra toujours chercher à intenter une action récursoire contre l'exploitant d'aéroport (3).

Le problème se déplace donc de l'étude des causes d'exonération, à celle de l'action en garantie.

Mais, à côté de ces moyens de défense inopérants, l'exploitant d'aéronef pourra s'exonérer en prouvant la faute de la victime.

A cet égard, plusieurs fondements ont été proposés afin de justifier l'exonération ou l'atténuation de la responsabilité pouvant en découler.

(1) G. MARTIN, Thèse 1976, op. cit., p. 53.

(2) P. GIROD, Thèse 1974, op. cit., p. 146.

(3) JP. EZANNO, Thèse 1967, op. cit., p. 227.

II Les moyens de défense de l'exploitant et les fondements proposés

La notion de faute de la victime est très large, et a été particulièrement controversée.

Selon l'article L 141-2 du CAC l'expression "fait de la victime" est volontairement très générale.

Elle englobe tout aussi bien le comportement fautif que l'imprudence ou la négligence.

C'est l'analyse de cette notion qu'il convient de préciser maintenant.

a) La faute de la victime

L'article L 141-2 du CAC établit une responsabilité de plein droit à l'encontre de l'exploitant de l'aéronef qui ne peut s'en dégager partiellement ou totalement qu'en prouvant une faute de la victime.

Le problème se pose donc de savoir dans quelle mesure la faute de la victime va atténuer la responsabilité de l'exploitant, et quelle va être la nature de cette faute pour que le juge puisse en tenir compte ?

Si la faute de la victime ne pose pas d'insurmontables problèmes, en revanche l'équivoque persiste dans le cas où le simple fait de la victime s'avère suffisant pour écarter une indemnisation (1).

Il semble que la faute de la victime soit retenue en cas de dommage matériel, alors que le fait de la victime permette au juge de refuser toute indemnisation en cas de pollution et nuisances.

(1) P. GIROD, Thèse op. cit., p. 133.

1) La faute de la victime en cas de
dommage matériel

L'exploitant d'aéronef, afin de s'exonérer de toute responsabilité cherchera le plus souvent à relever une faute de la victime.

Cependant celle-ci doit être prouvée.

Or, dans certains cas, la jurisprudence a cru bon de relever qu'il ne saurait exister d'exonération ou d'atténuation, qu'en cas de faute de la victime prouvée (1).

C'est ainsi que le Tribunal civil de la Seine a jugé en cas de dommage matériel direct, qu'il ne saurait y avoir une faute de la victime, du seul fait que la personne ayant subi le préjudice était spectateur passif d'un meeting, correctement placé en bordure de piste, et que l'avion s'écrasa sur les spectateurs.

Lors d'une autre manifestation aérienne, le Tribunal de première instance de Lille (2) estima qu'en l'occurrence il ne pouvait être fait grief à la victime de se trouver sur le terrain, et d'avoir un comportement actif, étant donné ses fonctions de commissaire.

La Cour de cassation (3) se prononça dans le même sens dans une affaire où la victime justifiait d'un motif légitime de s'arrêter momentanément pour effectuer une réparation, que l'état de l'atmosphère rendait indispensable.

(1) Tribunal civil de la Seine 1ère ch. 17 février 1930,
Gazette du Palais 1930 I 735.

(2) Tribunal de première instance de Lille,
Jugement du 9 novembre 1949, Dame Félicie Odou c/
Fédération nationale aéronautique, RFDA 1949, p. 439.

(3) C. cass. (ch. civ. 2è sect.) Arrêt du 5 décembre 1956,
JCP 1957 II 9816, obs. M. de JUGLART, RFDA 1957, p. 34,
RGA 1957, p. 73.

Selon la Haute cour, il ne saurait y avoir de faute de la victime, dans le fait pour un automobiliste, circulant sous la pluie en pleine nuit, de descendre de son véhicule pour vérifier le mécanisme de l'essuie-glace fonctionnant mal, sur une portion de route nationale bordant un aérodrome où le stationnement est interdit par un arrêté préfectoral.

En revanche, la faute de la victime a permis dans certaines affaires d'exonérer l'exploitant de sa responsabilité.

C'est ainsi que la Cour d'appel de Paris (1) a estimé que la faute de la victime était suffisamment établie du fait que la victime de l'accident avait déjoué les mesures de surveillance et qu'elle était parvenue à prendre place avec ses appareils de prises de vue en un point où elle savait être exposée, tous avertissements utiles lui ayant été donné à cet effet.

Dans une autre affaire la Cour d'Aix en Provence (2) a estimé que la personne venue cueillir des champignons aux abords d'un aérodrome et qui s'était aventurée à quelques mètres de la bande d'envol, alors que celle-ci était balisée de façon très apparente, avait commis une faute d'imprudence exonérant le pilote de toute responsabilité.

Enfin, récemment la Cour de Chambéry (3) a retenu la faute de la victime du simple fait pour l'EDF de ne pas avoir balisé une ligne à haute tension.

(1) Cour d'appel de Paris, 7è ch. 15 mai 1935,
GP 23 juillet 1935, p. 229.

(2) Cour d'appel d'Aix en Provence, Arrêt du 21 février 1964
Veuve Rousset c/ Izaac et Aéroclub Rossi-Levallois,
RFDA 1964, p. 375.

(3) Cour d'appel de Chambéry 8 avril 1974,
Electricité de France c/ Sotravia et CAMAT.

Il résulte de cet arrêt, que l'EDF n'ayant pas satisfait à cette obligation de prudence, a commis une faute imprévisible et irrésistible qui exonère la Sotravia de la présomption de responsabilité pesant sur elle.

En revanche, le problème posé par la notion de faute de la victime, se révèle différent en cas de dommage matériel par répercussion.

Tout d'abord, il semble utile de rappeler qu'en règle générale le bang ne constitue que la cause additive minime qui s'ajoute fortuitement à d'autres causes, inhérentes à l'état du bâtiment, ce qui est absolument différent de l'effondrement d'une construction provoqué par la chute d'un avion.

A travers certaines décisions, la jurisprudence a eu l'occasion de faire le point sur cette question.

C'est ainsi que le Conseil d'Etat (1) le 14 juin 1961 a estimé qu'en l'espèce il n'y avait aucune faute prouvée à l'encontre de la victime, et que les bâtiments endommagés, quoique anciens et légers avaient été construits conformément aux usages en vigueur dans la région, et ne présentaient pas de défaut de construction ou d'entretien susceptible de décharger l'Etat de tout ou partie de sa responsabilité.

Cette distinction entre la notion de vétusté et celle de défaut d'entretien a été reprise par la Cour de cassation (2) qui a estimé que le château datant d'une certaine époque était en bon état d'entretien, et que de ce fait on ne saurait reprocher à la victime l'ancienneté du château.

-
- (1) Conseil d'Etat 14 juin 1961,
Ministre des armées c/ Sieur Bonnefoy,
Rec. Lebon 1961, p. 394.
- (2) Cour de cass. 2è ch. civ., Arrêt du 29 avril 1963,
Agent judiciaire du trésor public c/ Louvel et Cassard,
RFDA 1969, p. 400.

En effet, la vétusté qui est, en fait, la détérioration de la chose résultant de l'ancienneté, c'est à dire l'usure liée à la nature même des matériaux, ne peut pas constituer une faute reprochable à la victime.

Dans une autre espèce la Cour de cassation (1) a également précisé que l'état de vétusté du mur qui s'était effondré à la suite du passage d'avions à réaction ne saurait constituer un élément d'appréciation de la responsabilité.

Toutefois, il convient de signaler le manque de rigueur dans les notions de droit résultant de certaines décisions.

C'est ainsi que la Cour de cassation (2) déclare

"qu'aucune preuve de la vétusté de l'immeuble n'ayant pu être rapportée par l'Etat Français"

il convenait de lui imputer l'entière responsabilité.

A notre avis, la Cour de cassation a confondu la notion de vétusté avec celle d'entretien.

Or, pareille confusion est, selon nous, difficile à admettre.

Certes, on ne saurait ignorer la notion de vétusté.

Il n'est, en effet, pas douteux que l'âge du bâtiment, son mode de construction, la qualité des matériaux employés, leur mise en oeuvre, aient une incidence directe sur la conservation de l'édifice.

- - - - -
- (1) Cassation civile 2è 13 octobre 1971,
Agent judiciaire du trésor c/ Pozin,
. JCP 1972 II 17044, Obs. : M. de JUGLIART et
E. du PONTAVICE,
. DS 1972, p. 117.
- (2) Cour de cassation 2è ch. civile, Arrêt du 31 mai 1972,
Agent judiciaire du trésor public c/ Roussel
RFDA 1972, p. 293.

Il importe selon nous de tenir compte de la vétusté du bâtiment, non pas pour l'ajouter, au défaut d'entretien, mais pour la faire intervenir, le cas échéant, dans la détermination du degré d'insuffisance d'entretien.

C'est d'ailleurs ce qu'a admis la Cour de cassation (1) le 28 mai 1973 lorsqu'elle ajoute qu'il ne saurait être reproché à la victime de posséder une maison datant de la fin du siècle et bien entretenue.

Cette position de la jurisprudence a d'ailleurs été étendue à l'état d'humidité lié à la construction.

C'est ainsi que selon la Cour d'appel de Toulouse (2), aucune faute ne pouvait être imputée à Drosson, du fait de l'humidité anormale du bâtiment, qui provient uniquement de la nature du sol, et contre laquelle il est impossible de lutter dans les constructions anciennes.

Toutefois, cette distinction entre la notion de vétusté et celle de défaut d'entretien est encore mieux illustrée à travers les décisions ayant relevé une faute de la victime.

(1) Cour de cassation, Arrêt du 28 mai 1973,
Agent judiciaire du trésor c/ Epoux Vinsonneau,
RFDA 1973, p. 314.

(2) Cour d'appel de Toulouse 2è ch. 5 juin 1974,
Société avions Marcel Dassault c/ Drosson et Agent
judiciaire du trésor public, RFDA 1974, p. 296.

Le Tribunal administratif de Marseille (1)

le 20 novembre 1957 a estimé qu'il devait y avoir lieu à partage de responsabilité entre l'exploitant et la victime du fait que le bâtiment dont il s'agit, bien que datant de 1900 et construit selon les normes en usage à cette époque dans la région du Sud-Est, comportait une charpente dénuée de ferme, n'avait pas d'ancrage des pièces de bois maîtresses à leur point de scellement dans le mur, et que le bâtiment sinistré devait tôt ou tard périr par le fait de la poussée du poids de l'ouvrage de toiture sur le mur Gouttereau.

Le Tribunal administratif de Besançon (2)

le 16 décembre 1960 a également relevé la faute de la victime du fait de la présence dans l'élevage de personnes inconnues des animaux, et de la constatation de troubles de la lactation chez certaines femelles, ces deux éléments montrant très nettement un manque de soin apporté à ces animaux, et aboutissant fréquemment à entraîner la destruction des portées par les mères visons.

Mais les juridictions judiciaires ont également invoqué la faute de la victime afin d'exonérer ou d'atténuer la responsabilité de l'exploitant.

-
- (1) Tribunal administratif de Marseille 20 novembre 1957
Bonney c/ Secrétaire d'Etat aux forces armées,
RGA 1958, p. 70, Note PL.
- (2) Tribunal administratif de Besançon 16 décembre 1960,
Chauvey c/ Etat Français,
RGA 1960, p. 365, Note R. GOY.

C'est ainsi que la Cour d'appel de Limoges (1) le 11 juillet 1966, a relevé la faute de la victime en recourant à l'enquête de gendarmerie qui prouva que la toiture et la charpente ne présentaient pas un bon état d'entretien.

La Cour de Bordeaux (2) par un arrêt du 6 juin 1967 a décidé, qu'en n'entretenant pas convenablement leurs bâtiments, les victimes ont commis une faute, exonératoire de toute responsabilité de l'exploitant aérien au sens de l'article L 141-2 du CAC.

La Cour d'appel de Rennes (3) se fondant sur le rapport des experts a décidé, qu'ayant constaté que les vices de la poutre vétuste, la mauvaise qualité du bois, la surcharge excessive à laquelle elle était soumise avaient entraîné une diminution de la résistance de la poutre, il en résultait que la faute de la victime ressortait clairement.

Cet arrêt a d'ailleurs été confirmé par un arrêt de la Cour de cassation (4) en date du 21 janvier 1971.

-
- (1) Cour d'appel de Limoges, Arrêt du 11 juillet 1966,
Agent judiciaire du trésor c/ Guinépain,
RFDA 1968, p. 210, RTD com. 1969, p. 299.
 - (2) Cour d'appel de Bordeaux (1ère ch.) 6 juin 1967,
Agent judiciaire du trésor public, Générale aéronautique
Marcel Dassault c/ Epoux Quemin - Violet,
RFDA 1967, p. 449.
 - (3) Cour d'appel de Rennes (1ère ch. civ.) 9 juillet 1969,
de Miramon c/ Trésor public, Veuve Condé et Menier,
RGAE 1970, p. 31.
 - (4) Cour de cassation (2è ch. civ.), Arrêt du 21 janvier 1971,
de Miramon c/ Etat Français, Veuve Condé et Menier,
RFDA 1971, p. 293.

A la même époque, le Tribunal de grande instance de Bordeaux (1) par un jugement en date du 7 juillet 1971 estima qu'il devait y avoir un partage de responsabilité du fait que la tour du château lézardée depuis plusieurs années présentait une masse qui n'était plus homogène et n'était pas l'objet d'un entretien régulier.

Enfin, plus récemment, le Tribunal de grande instance de Narbonne (2) par un jugement du 30 octobre 1975, a décidé, qu'il résultait de l'enquête de gendarmerie et de l'expertise militaire que le bâtiment effondré était de construction ancienne, que le bois composant la poutre de soutènement de la toiture était pourri et vermoulu, et que de ce fait il devait y avoir réduction du montant de l'indemnité.

Ainsi donc la notion de faute de la victime en cas de dommage matériel direct ou par répercussion, est entendue strictement par la jurisprudence.

Il convient à cet égard de rappeler la distinction faite par les juges entre le concept de vétusté et celui du défaut d'entretien pour s'en convaincre.

Toutefois, cette analyse ne peut pas être invoquée, en ce qui concerne les dommages par pollution et nuisances.

- - - - -
(1) Tribunal de grande instance de Bordeaux,
Jugement du 7 juillet 1971,
Epoux Agelasto c/ Trésor public, RFDA 1971, p. 445.

(2) Tribunal de grande instance de Narbonne, 30 octobre 1975,
Etablissements Lachaud c/ Sté avions Marcel Dassault et
Agent judiciaire du trésor, RFDA 1976, p. 272.

2) Le fait de la victime en cas de dommages
par pollution et nuisances

Le caractère particulièrement objectif de la responsabilité de l'article L 141-2 du CAC a été maintes fois rappelé.

La responsabilité de plein droit qu'édicte cet article n'admet comme cause d'exonération que la seule faute de la victime.

Selon G. MARTIN (1) le législateur de 1924 n'aurait pas retenu cette cause d'exonération parce qu'elle démontrait une moindre culpabilité de l'exploitant, mais davantage dans le but de sanctionner la conduite de la victime.

Or dans le domaine des dommages par pollution et nuisances causés par les aéronefs, ce souci ne semble pas partagé par la jurisprudence.

En effet, celle-ci adopte une conception très large (2) de la notion de "faute de la victime".

A ce titre, elle emploie intentionnellement l'expression "fait de la victime" (3) qui se caractérise par sa généralité.

Aussi ce concept nouveau ne vise-t-il pas seulement l'exigence d'un comportement fautif.

(1) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 53.

(2) M. de JUGLART et E. du PONTAVICE,
Tribunal de grande instance de Paris 1ère ch.,
10 juillet 1968, JCP 68 II 15595.

(3) P. GIROD, Thèse, op. cit., p. 131.

A cet égard, la Cour d'appel de Paris (1) le 27 février 1961 a estimé que la victime du bruit d'un centre d'essai a commis une faute, par imprudence, en faisant bâtir une maison sur un terrain qu'elle avait acquis alors que le banc d'essai était déjà en place et fonctionnait.

Selon la Cour, cette faute par imprudence aurait été aggravée par le fait que, professionnellement, le mari était averti des inconvénients d'une semblable installation.

Pareille conception aboutit en fait à revenir à la théorie dite de la "préoccupation" que la Cour suprême a rejeté à plusieurs reprises (2), depuis l'arrêt du 18 février 1907 (3).

Ainsi l'antériorité de l'établissement polluant conférerait un droit acquis à son propriétaire et la victime des troubles se verrait opposer l'installation antérieure.

Selon nous, l'antériorité ne saurait, en aucun cas, créer de servitude au détriment du fonds voisin.

De la même façon cette situation ne saurait faire valoir, la théorie de l'acceptation des risques par le voisin victime du bruit du centre d'essai.

(1) Cour d'appel de Paris (1ère ch.) 27 février 1961, Air France c/ Epoux Iablokoff, D 1961, Somm., p. 78, RFDA 1961, p. 279.

(2) Cour de cassation 1ère ch. civ. 20 février 1968, Dalmas c/ Gilbert, DS 1968, p. 350.

(3) C. cass. 18 février 1907, cité par JP. EZANNO.

Or la jurisprudence actuelle en matière de pollution et nuisances n'hésite pas à faire appel à la théorie de la préoccupation en envisageant la notion de faute de la victime de façon large.

C'est ainsi que dans l'affaire Brvé, le Tribunal de grande instance de Nice (1) déclare que la réparation due par la Compagnie nationale Air France peut être moindre s'il y a faute de la victime.

C'est également ce que la Cour d'appel d'Aix (2) a décidé en considérant que les victimes du bruit pourraient avoir commis une faute en s'installant, ou en faisant construire sans précautions particulières, dans un endroit où l'importance du bruit était révisible.

-
- (1) Tribunal de grande instance de Nice, 9 décembre 1964,
D 1965 221, Note DERRIDA,
JCP 1965 II 14074, Note de JUGLART,
RFDA 1965 234, Concl. LAVIROTTE,
RGAB 1964 416, Concl. LAVIROTTE, Note de VILLENEUVE,
RTD civil 1965 209, Note de JUGLART,
Rec. gén. des lois 1965 353, Note BESSON.
- (2) Cour d'appel d'Aix 17 février 1966,
D 1966 J 282, Note DERRIDA,
JCP 1966 II 14755, Note de VILLENEUVE,
GP. 1966 J 393,
RGAB 1966 57, Note GOY,
RFDA 1966 230,
RTD com. 1966 416 et 1063, Note E. du PONTAVICE,
RTD civ. 1966 813.

Néanmoins, il est possible de contester cette analyse de la Cour.

Peut-on en effet qualifier de faute, le simple fait de s'installer de l'autre côté de la promenade des anglais et à proximité d'un aérodrome ?

A notre avis, le fait de la victime ne peut être qualifié de faute.

Or l'article L 141-2 du CAC ne vise que la faute de la victime.

Cette constatation nous conduit à penser que la jurisprudence adopte une conception plus large de la notion de faute de la victime afin de compenser l'inadaptation de l'article L 141-2 du CAC aux phénomènes de pollution et nuisances.

Cette analyse a d'ailleurs été confirmée par l'arrêt de la Cour de cassation du 8 mai 1968 (1) qui déclare que le tiers qui fait construire un immeuble à proximité d'un aérodrome, sans dresser de plans afin de limiter, autant que possible, la gêne due aux bruit des avions, sans adopter à cette fin la meilleure orientation de l'immeuble, sans prévoir l'emploi de matériaux appropriés et de procédés d'isolation phonique afin de ramener l'intensité du bruit dans les appartements au niveau sonore le plus proche de celui que pouvait supporter un homme normal, peut être considéré comme ayant commis une faute de nature à exonérer la compagnie aérienne de la responsabilité de plein droit qui pèse sur elle en vertu de l'article L 141-2 du CAC.

(1) Cassation civile 2è ch. 8 mai 1968, D 1968 J 609,
JCP 1968 IV 103 et II 15595, Note de JUGLIART et
du PONTAVICE, RGAE 1968 346, Note J. LACOMBE,
RFDA 1968 327, Note E. GEORGIADIS,
Gazette Palais 1968 II 238,
RTD com. 1969 301, Note E. du PONTAVICE.

En interprétant ainsi, de façon trop libérale la notion de faute de la victime, la jurisprudence en matière de pollution et nuisances causées par les aéronefs, a abouti à une atténuation très nette des conséquences de l'application du principe de responsabilité de cet article.

Cette position, montre par là, le malaise certain d'une jurisprudence qui hésite à imposer trop lourdement les compagnies aériennes et qui sent bien que l'application purement objective du texte aboutit inévitablement à une situation absolument illogique et également inéquitable sur le plan de la concurrence avec les autres compagnies.

Cependant cette jurisprudence qui se cherche et qui par là même dénonce l'inadaptation d'un texte, a fait l'objet d'analyse de la part de la doctrine afin de justifier l'exonération ou l'atténuation de cette responsabilité de l'exploitant.

b) Les différents fondements justifiant
l'exonération ou l'atténuation de la
responsabilité de l'exploitant

Dans le cadre d'une responsabilité objective, le problème se pose donc de savoir sur quelle base on va opérer, entre la victime fautive et l'agent du dommage, le partage de responsabilité.

Dans le droit des pays Anglo-Saxon tels la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, la technique de la "contributory negligence" de la victime décharge entièrement l'auteur du dommage et évite toute polémique sur le difficile problème du partage de responsabilité.

Cependant, il existe aux Etats-Unis une technique particulière qui vient modifier le profil de cette règle.

C'est ainsi que la jurisprudence américaine modifie le jeu du principe de la "contributory negligence" par certaines théories dont l'une des plus connues est celle de la "Last clear chance" qui aboutit à faire peser l'entière responsabilité sur la partie qui d'après les faits, apparaît avoir eu en dernier la maîtrise de l'appareil (1).

En droit français, en revanche, le juge peut en cas de faute de la victime, dûment prouvée, soit exonérer l'exploitant, soit atténuer sa responsabilité.

A cet égard, la doctrine s'est interrogée sur le point de savoir dans quelles circonstances la faute de la victime exonère l'exploitant de sa responsabilité.

Le problème se pose donc de déterminer sur quel critère on va se fonder afin d'établir l'exonération ou l'atténuation de la responsabilité de l'exploitant.

1) Les critères proposés

Le problème se pose de savoir comment le juge peut tenir compte de la faute dans la détermination de la responsabilité.

Selon certains auteurs, il conviendrait de se fonder sur le critère de la gravité de la faute (2).

(1) J. LACOMBE, RGA 1950, p. 956,
s/ Arrêt CA Montpellier 30 mars 1950.

(2) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 190.

Pareille conception se rattache à la doctrine française traditionnelle qui cherche à conserver à la faute la place qu'elle occupe dans le droit classique.

C'est ainsi que selon M. SAVATIER (1)

"les présomptions de fautes établies pour la protection des victimes exemptes de faute, ne doivent pas pouvoir être invoquées par les agents dont la faute est établie à l'origine du dommage qu'ils subissent. A plus forte raison doit-il en être ainsi lorsque la responsabilité qu'ils invoquent contre autrui est fondée sur le risque".

De la même façon M. EISMEN (2) considère que

"la responsabilité ne peut être partagée que si l'aéronaute a lui aussi commis une faute ou si la faute de la victime a seulement aggravé le dommage causé qui, sans cette faute, aurait tout de même existé".

Ainsi selon le critère de la gravité de la faute, les fautes graves empêcheraient la victime d'obtenir une indemnité quelconque, tandis que les fautes légères réduiraient simplement le droit à réparation (3).

- (1) R. SAVATIER, Traité de la responsabilité civile
T II n° 485 bis, p. 442.
- (2) P. EISMEN, PLANIOL et RIPERT, Traité de droit civil
T IV, p. 959.
- (3) ALVAREZ CORREA, Thèse op. cit., p. 190.

Toutefois ce critère semble peu conforme avec une responsabilité objective fondée sur le risque.

C'est pourquoi certains auteurs se sont fondés sur le critère du lien de causalité.

A cet égard, M. RIFERT (1) dans son rapport à la Société d'études législatives semble se rapprocher plutôt du système de la responsabilité objective qui prend en considération la causalité respective de l'attitude de la victime et de celle de l'agent dans le dommage.

Selon ce critère, il conviendrait d'apprécier le lien de causalité entre la faute de la victime et le dommage.

De ce fait, et contrairement au critère de la gravité de la faute, si le dommage est dû à la faute de la victime, même si cette faute semble particulièrement légère, ce dommage n'aura pas sa cause dans les évolutions de l'aéronef.

C'est d'ailleurs ce qu'a admis le Tribunal civil de la Seine (2) dans un jugement du 2 décembre 1930.

Le Tribunal a considéré que l'exploitant devait être exonéré du fait que la victime avait pénétré sur le terrain d'aviation malgré l'interdiction qui lui en avait été faite.

Mais ce critère, malgré son aspect séduisant ne saurait retenir davantage notre attention dans la mesure où, il admet, en réalité, un partage de responsabilité entre la faute de la victime et celle de l'exploitant.

(1) G. RIFERT, op. cit., Bull. Sté ét. législatives 1921, p. 287.

(2) Tribunal civil Seine 2 décembre 1930, Affaire Klairal, RGDA 1931, p. 297.

Or nous savons que l'article L 141-2 du CAC exclut tout recours à l'idée de faute de l'exploitant d'aéronef.

Enfin, d'autres auteurs, conscients des imperfections liées aux autres critères, ont proposé celui de la participation aux risques.

Ce critère, ayant un caractère objectif, se fonde sur l'appréciation de la faute par rapport à la plus ou moins importante participation de la victime aux "risques de la navigation".

Cette opinion défendue par M. LACOMBE (1) se justifie par le fait que la responsabilité de l'exploitant d'aéronef étant fondée sur le risque c'est sur cette notion que doit reposer la faute de la victime.

Cette faute sera d'autant plus grave qu'elle aura conduit la victime à affronter un risque plus important.

Toutefois le recours à ce critère, n'est pas exempt de critiques.

Comme pour le critère du lien de causalité, celui du risque aboutit à s'écarter de l'esprit de l'article L 141-2 du CAC puisque selon cette analyse la faute de l'exploitant dans la mesure où elle est conséquente, rentrera en ligne de compte.

D'autre part selon M. EZANNO ce critère en arrive à nier le but de la loi de 1924,

"qui était destinée à protéger les tiers d'un danger qu'ils ne pouvaient prévoir et dont ils ne pouvaient se garantir" (2).

(1) J. LACOMBE, op. cit., RGA 1950, p. 961.

(2) JP. EZANNO, Thèse, op. cit., p. 211.

Ce sont toutes ces critiques qui ont amené la doctrine à élaborer un critère plus adapté afin de mieux tenir compte de la complexité des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

2) Le critère retenu

Nous avons vu que les critères précédents ne paraissaient pas adaptés à toutes les situations créées par l'activité aéronautique ainsi qu'à l'esprit de la loi.

A ce propos, M. ALVAREZ CORREA propose d'adapter le critère de la participation à la réalisation du dommage (1).

Selon ce critère la faute de la victime devrait être appréciée par rapport au dommage.

En d'autres termes, il faut rechercher si la faute de la victime a été la condition "sine qua non" du dommage ou bien si elle n'en est qu'une simple cause d'aggravation.

Ce critère permettrait ainsi de tenir compte de l'imprudence liée à une construction légère ayant contribué aux dommages causés par l'onde de choc, même si la victime ne pensait pas au moment de la construction, aux risques possibles occasionnés par les bangs supersoniques.

Selon M. ALVAREZ CORREA, ce critère dépendrait de la prévisibilité ou non du risque.

Ainsi lorsque ce risque est prévisible, il conviendrait de rechercher si la faute prouvée de la victime a contribué directement au préjudice ou si elle n'a fait qu'aggraver un dommage devant nécessairement se produire, auquel cas il y aurait soit exonération totale de la responsabilité de l'exploitant soit partage de responsabilité.

(1) ALVAREZ CORREA, Thèse, op. cit., p. 193.

En revanche lorsque le dommage est imprévisible, si celui-ci est la cause directe de la faute de la victime, il y aurait partage de responsabilité.

De même, il devrait y avoir partage de responsabilité dans le cas où la victime aggrave un dommage qui se produit sans sa faute, puisque l'exploitant est tenu des dommages qu'il cause.

Ainsi le partage se fera par parts égales lorsque la faute de la victime est une cause sine qua non.

Il se fera selon la participation matérielle de l'activité des deux parties lorsque la faute de la victime aggrave le dommage.

Selon nous ce critère, de la participation à la réalisation du dommage, a le mérite de combiner les critères du lien de causalité et de la participation aux risques tirant par là les avantages de l'un et de l'autre.

L'étude de l'étendue de la responsabilité de l'exploitant à travers celle des cas d'exonérations, nous a montré les difficultés que posent de tels problèmes au juge.

Toutefois, cette même difficulté se pose également dans le cadre de la responsabilité solidaire.

§ 2 LES VICISSITUDES DE LA RESPONSABILITE SOLITAIRE

L'existence de la technique de la responsabilité solidaire peut permettre à l'exploitant d'aéronef de limiter l'étendue de la responsabilité pesant à son encontre.

Cependant l'application des règles de la responsabilité "in solidum" va poser certaines difficultés dans notre domaine.

De même, le recours à la technique de l'action récursoire s'avèrera dans la plupart des cas, bien illusoire.

Ce sont ces deux procédés de la responsabilité solidaire que nous nous proposons d'étudier maintenant.

I L'application difficile de la responsabilité in solidum

L'importance du problème de la responsabilité "in solidum" nous amène à en faire l'analyse, puis à nous interroger sur son application aux hypothèses des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

a) L'analyse de l'obligation in solidum

Il ressort à l'évidence de l'étude de la responsabilité in solidum qu'en cas de pluralité d'auteurs il importe d'assurer à la victime le maximum de garanties.

De ce fait l'un des coauteurs pourra être amené à réparer intégralement le dommage.

Cependant, il procédera ensuite à une répartition logique de la charge de l'indemnité entre tous les coauteurs ayant concouru à la réalisation du dommage.

1) L'idée de garantie de la victime

Il est traditionnel d'admettre qu'en cas de pluralité d'auteurs ayant concouru au même dommage, chacun d'eux est responsable de la réparation intégrale du préjudice causé (1).

La victime pourra à ce titre demander réparation à chacun des responsables en entier.

Cette solution a été conçue dans le but de garantir la victime.

C'est ainsi que le souci de protection de la victime réside dans le risque d'insolvabilité de l'un des auteurs du dommage.

Le but de l'obligation in solidum consiste donc à faire profiter la victime de la pluralité d'auteurs pour accroître ses chances d'être payée, en faisant de chacun d'eux le garant de la solvabilité des autres (2).

De ce fait, la partie lésée recevra du coauteur de son choix l'indemnisation de son entier préjudice.

Mais dans notre domaine, l'insolvabilité de l'un des auteurs du dommage causé par le bruit des aéronefs relève en réalité d'une hypothèse d'école.

De plus il ne serait pas non plus possible de prétendre que dans l'exemple de la pollution sonore, il y ait une quelconque difficulté pour identifier l'un des coauteurs.

(1) B. STARCK, La pluralité des causes de dommages et la responsabilité civile, JCP 1970 I 2339.

(2) J. BORE, La causalité partielle en noir et blanc ou les deux visages de l'obligation in solidum, JCP 1971 I 2369.

On voit donc que l'idée de garantie de la victime qui anime la règle de la responsabilité solidaire, semble sans grand intérêt dans notre discipline contrairement au domaine des véhicules terrestres.

Toutefois, celui qui aura réglé la victime en fonction de ce principe pourra recourir contre les autres auteurs pour le partage entre eux de la dette commune.

2) La répartition logique de la charge de l'indemnité

Dans cette matière la difficulté réside dans le fait qu'il est impossible d'évaluer même approximativement, la part de causalité incombant à chaque auteur.

En effet, selon nous, il n'est pas possible de prétendre que le dommage soit uniquement lié à l'importance du trafic.

Certaines compagnies aériennes ayant un trafic important peuvent très bien produire un dommage particulièrement faible du fait qu'elles exploitent une flotte particulièrement moderne et silencieuse.

Comment peut-on, en toute objectivité, prétendre que la Compagnie nationale Air France a causé le plus grand préjudice alors qu'elle est dotée d'une flotte des plus modernes, ceci en se basant sur le seul fait qu'elle a la part la plus importante au trafic d'Orly.

Nul ne saurait en effet contester que toute appréciation de l'influence causale respective de chaque auteur dans la production du dommage est impossible et d'ailleurs injustifiable (1).

(1) B. STARCK, op. cit., JCP 70 I 2339.

Le seul but de la responsabilité in solidum étant de renforcer la garantie des droits de la victime, l'appréciation du degré de causalité de chaque coauteur passe donc au second plan.

Toutefois il n'est pas concevable de laisser l'entière indemnité à la charge de la seule compagnie qui a été poursuivie en réparation du dommage, alors que d'autres ont contribué à le causer.

Une action est donc ouverte à celui qui a été condamné à payer l'intégralité de la réparation, afin de répartir entre tous les coauteurs le poids d'un dommage causé en commun.

Il importe maintenant d'essayer de montrer pourquoi l'application des règles de la responsabilité solidaire appliquées aux dommages causés par les aéronefs à l'environnement se révèle incertaine.

- b) L'application incertaine de la responsabilité solidaire aux dommages causés par les aéronefs à l'environnement

La multiplicité des pollueurs n'empêchera pas la victime d'actionner en justice l'un d'entre eux.

Ce système du choix possible du défendeur est très favorable à la victime.

Pendant pareille responsabilité nous semble criticable du fait de l'indivisibilité du dommage.

1) Le choix arbitraire du responsable

Deux conceptions peuvent être adoptées afin de réparer le préjudice subi par la victime.

Selon une première théorie dite de "la causalité partielle" (1) chacun des coauteurs serait responsable de la seule part du dommage qu'il a seulement causée.

Cette théorie de la causalité partielle semble particulièrement défavorable à la victime puisqu'elle doit assigner autant de fois qu'il y a de défendeurs.

Elle devra ainsi multiplier les actions pour tenter d'obtenir une pleine réparation.

D'autre part, comme nous l'avons vu précédemment le juge sera amené à définir le rôle causal de chacun.

(1) G. MARTIN, Thèse op. cit., p. 114.

Or nous savons que dans notre domaine, cette tâche se révèle particulièrement délicate et difficile.

Cependant, la jurisprudence recourt plus favorablement au système de la "causalité intégrale".

Cette théorie permet à la victime d'attirer cette fois à son choix, l'un quelconque des responsables pour lui demander réparation de la totalité du préjudice.

Toutefois, nous pensons que cette technique si elle semble plus favorable dans un premier temps, à la victime, en revanche, ne résoud pas le problème délicat du rôle causal de chacun.

Or ce problème resurgira du fait que le défendeur condamné à supporter tout le poids de la réparation pourra ensuite se retourner contre les autres pollueurs pour partager le montant de la réparation en fonction de la part contributive de chacun au dommage.

C'est à notre avis l'argument tiré de l'indivisibilité du dommage qui rend une telle responsabilité criticable en ce qui concerne les dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

2) La critique de cette responsabilité
du fait de "l'indivisibilité du
dommage"

Selon la jurisprudence actuelle (1) la victime assigne le plus souvent l'exploitant d'aéronef du fait du bruit causé par ses appareils au décollage et à l'atterrissage.

(1) Cass. civ. 8 mai 1968 JCP 1968 II 15595,
Note de JUGLIART et du PONTAVICE,
Cass. civ. 2è ch. 17 décembre 1974 DS 1975 441,
Note Ch. LARROUMET.

Cette responsabilité de l'exploitant d'aéronef nous paraît tout à fait criticable, eu égard, au principe de "l'indivisibilité du dommage" (1).

En effet, hormis l'affaire de Nice, où seul le bruit des caravelles d'Air France, était en cause, dans l'affaire d'Orly, les victimes n'avaient assigné que trois compagnies.

Bien qu'il soit possible d'admettre les questions d'ordre procédural et financier qui se sont posées aux victimes, en revanche, il est logique de contester le choix totalement arbitraire auquel une telle responsabilité aboutit.

Cette responsabilité de l'exploitant d'aéronef du fait du bruit produit par ses avions nous paraît être d'une injustice flagrante.

Se basant sur le fait que le dommage causé par les aéronefs est divisible, la victime peut assigner la compagnie de son choix.

A ce titre, ce procédé nous semble criticable à un double point de vue.

Tout d'abord, il semble curieux que seules certaines compagnies aient été assignées.

A notre avis, le bruit est par nature indivisible (2) et il est illogique de l'imputer à deux ou trois compagnies et non à toutes celles utilisant l'aérodrome.

(1) P. GIROD, Thèse op. cit., p. 149.

(2) Conclusions de M. le Procureur de la République Boittiaux, TGI Paris 1ère ch. 1ère section, Audiences du 15 juin 1977 et 13 juillet 1977, Commune de Villeneuve le Roi c/ Compagnies Air France - TWA - PANAM, RFDA 1977, p. 294.

Ensuite, nous contestons "le projet de nouvelles conclusions" déposé par la Commune de Villeneuve le Roi (1) quand elle prétend qu'il ne peut y avoir confusion entre les bruits des appareils et qu'il n'y a ni concours ni confusion possible entre les trois compagnies défenderesses.

Là encore, nous pensons que s'il est possible pour des experts de déterminer la part de trafic imputable à chaque compagnie, en revanche, il nous semble impossible de déterminer l'impact préjudiciable causé par chacune des compagnies.

À cet égard, une compagnie dotée d'appareils du type Airbus et ayant un trafic nettement plus important que les autres compagnies dotées d'avions moins modernes causerait un préjudice certainement moins important et sans aucune relation avec son activité.

C'est pourquoi, ce qu'il convient de dénoncer ici, c'est le vice d'un système tout entier et totalement inadapté qui se fonde sur la responsabilité de l'exploitant d'aéronef.

Pareille technique juridique totalement inadaptée aux problèmes causés par le bruit des avions ne nous semble pas viable.

Il serait, en revanche, préférable de recourir non plus, contre l'exploitant d'aéronef, mais contre l'exploitant d'aéroport.

Chaque partie y gagnerait, en logique, en équité et également sur la détermination du montant de la réparation.

Devant cette application difficile de la responsabilité "in solidum" pour les dommages causés par les aéronefs à l'environnement, il importe de montrer maintenant le recours à la technique de l'action récursoire qui nous semble à juste titre, illusoire.

(1) Projet de nouvelles conclusions 8 décembre 1976,
Affaire PAA c/ Commune de Villeneuve le Roi.

II Le recours illusoire à la technique de l'action récursoire

L'action récursoire va permettre à la personne ayant réparé le dommage, de demander au juge de déterminer la répartition finale de la charge de l'indemnité (1).

C'est ainsi que l'exploitant d'aéronef pourra exercer une action récursoire contre l'exploitant d'aéroport, ainsi que contre les autres coauteurs.

- a) L'action récursoire hasardeuse de l'exploitant d'aéronef contre l'exploitant d'aéroport

En matière de bruit aux alentours des aéroports, la victime pensera tout d'abord à l'exploitant d'aéronef.

A cet égard, l'exploitant d'aéronef pourra exercer une action récursoire à l'encontre de l'exploitant d'aéroport.

Cette action se justifie ainsi par la théorie de la causalité adéquate.

Il convient toutefois, de déterminer l'état de la jurisprudence face à ce problème de l'action récursoire intentée contre l'exploitant d'aéroport.

(1) J. MOREAU et MR. BIENAYME,
Responsabilité de la puissance publique,
Détermination de la collectivité responsable,
Juris-classeur administratif, Fasc. 731 1971, p. 11.

- 1) L'action récursoire se justifie par le recours à la théorie de la causalité adéquate

Dans la consultation délivrée à la Compagnie nationale Air France, MM. RIVERO et VEDEL (1) estiment que

"le bruit produit par chacun des avions, si on le considère isolément, n'est pas lui-même producteur d'un dommage excédant les inconvénients normaux inséparables de la circulation aérienne".

De ce fait le dommage invoqué par les riverains des aéroports d'Orly ou de Nice ne trouverait pas sa source dans un événement déterminé, et qui pourrait être envisagé isolément, indépendamment de sa répétition.

Aussi convient-il nécessairement de distinguer l'hypothèse des dommages de pollution et nuisances de celles des dommages matériels.

En effet, dans l'hypothèse d'un accident d'avion ou d'un bang supersonique, le préjudice trouvera sa source dans un événement déterminé et qui pourra être envisagé isolément, indépendamment de sa répétition éventuelle.

Par contre en matière de pollution et nuisances causées par les aéronefs, le préjudice ne peut être considéré comme imputable à un bruit pris isolément ou à un avion déterminé.

Force est de constater qu'un tel préjudice n'est constitué que par l'accumulation de bruits entre lesquels le seul lien est précisément constitué par l'existence et l'exploitation de l'aéroport (2).

(1) VEDEL et RIVERO, op. cit., p. 13.

(2) VEDEL et RIVERO, op. cit., p. 13.

Cette théorie de la causalité adéquate (1) permet ainsi de justifier une éventuelle action récursoire qui serait exercée à l'encontre de l'exploitant d'aéroport.

Il semblerait, en effet, que la cause adéquate du trouble subi par les riverains d'aéroport réside non pas dans le fonctionnement des aéronefs mais essentiellement dans l'implantation de l'aéroport.

En effet, selon M. LARROUMET (2)

"l'activité des exploitants d'aéronefs n'est rien d'autre qu'un agent de transmission d'un trouble excessif de voisinage qui n'est pas leur création. Le véritable créateur du trouble de voisinage c'est l'exploitant de l'aéroport qui est en droit français, du moins dans le plus grand nombre de cas, un établissement public. Par conséquent, ce n'est pas la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs qu'il convient de retenir, sauf le cas où il a lui-même commis une faute, mais bien la responsabilité de l'établissement chargé de la gestion de l'aéroport".

Toutefois, si la responsabilité de l'exploitant d'aéroport (3) se justifie par la théorie de la causalité adéquate, il convient de s'interroger sur le sort que lui réserve la jurisprudence à cet égard.

(1) A. WBILL, op. cit., p. 625.

(2) Ch. LARROUMET, op. cit., DS 1975, p. 445.

(3) M. WALINE, La responsabilité des préjudices causés par le bruit des avions aux abords des aérodromes, Miscellanéa 1972,

LGDJ W. J. GANSHOF - VAN DER MEERCH, T 3, p. 738.

- 2) L'état de la jurisprudence sur le problème de l'action récursoire intentée à l'encontre de l'exploitant d'aéroport

La jurisprudence du Tribunal des conflits du 24 janvier 1964 (1) ne nous donne pas de renseignements suffisants nous permettant de connaître l'état de la jurisprudence vis à vis de l'action récursoire intentée à l'encontre de l'exploitant d'aéroport.

En effet, le Tribunal des conflits a pour rôle de déterminer quelle sera la juridiction compétente à propos d'un litige déterminé.

Dans l'affaire Ervé, la Compagnie nationale Air France assignée devant le Tribunal de grande instance avait appelé en garantie la Chambre de commerce de Nice (2).

Le Préfet ayant formé un déclinatoire de compétence, le conflit fut par la suite élevé, et le Tribunal des conflits se prononça sur le litige relatif à la compétence.

C'est ainsi que le tribunal par un jugement en date du 24 janvier 1964 fit une distinction, entre deux situations juridiques propres.

- - - - -
- (1) Tribunal des conflits 27 janvier 1964,
Préfet des Alpes maritimes c/ Tribunal de grande
instance de Nice
Société Ervé et autres c/ Compagnie Air France et
action en garantie de la Cie Air France c/ Chambre
de commerce de Nice,
Gazette du Palais 1964, p. 277, RGAE 1964, p. 50,
Note R. GOY, Rec. LEBON 1964, p. 789.
- (2) TGI Nice 9 décembre 1964, D 1965, p. 224,
Note F. DERRIDA.

Tout d'abord, le tribunal déclara que les demandes dirigées contre la Société nationale Air France, société d'économie mixte, personne morale de droit privé, relevaient de la compétence des juridictions de l'ordre judiciaire.

Ensuite, il précisa que l'action récursoire dirigée par Air France contre la Chambre de commerce mettant en cause l'aménagement de l'ouvrage public, relevait ainsi de la compétence des juridictions administratives (1).

Or, lorsque l'affaire revint devant le Tribunal de grande instance de Nice, la Société Air France n'exerça pas une action récursoire à l'encontre de l'exploitant d'aéroport devant le tribunal administratif, mais, appela en garantie treize compagnies aériennes desservant également l'aéroport de Nice.

C'est pourquoi, il nous est difficile de préciser quelle aurait été l'attitude du tribunal administratif dans l'hypothèse où il aurait été saisi de l'action récursoire dirigée contre l'exploitant d'aéroport.

Toutefois si une telle action récursoire se révèle hasardeuse, l'action en garantie intentée par le responsable contre les autres coauteurs n'en est pas moins incertaine.

(1) de JUGLART et du PONTAVICE, op. cit. JCP 1968 II 15595.

- b) L'action en garantie incertaine du responsable contre les autres coauteurs

L'exploitant d'aéronef contre lequel une action en responsabilité a été intentée, pourra, comme nous l'avons vu précédemment, répartir la charge de l'indemnité entre tous les co-responsables.

A cet égard, il lui est possible d'exercer une action en garantie contre les autres exploitants, ou bien même, le cas échéant, contre un tiers si celui-ci est le véritable responsable du dommage.

- 1) L'action en garantie de l'exploitant d'aéronef contre les autres exploitants

Pour se rendre compte de l'importance du problème, il convient de rappeler que l'aérodrome de Nice était au moment du litige desservi par 26 compagnies aériennes.

Toutefois, les trois cinquièmes des mouvements étaient assurés par la Compagnie nationale Air France.

C'est la raison pour laquelle la Société Ervé s'est bornée à assigner cette seule compagnie.

Il est ainsi facile de constater que la condamnation de cette seule société est susceptible de l'handicaper lourdement par rapport aux autres compagnies desservant le même aéroport.

A ce titre Air France appela en garantie 13 compagnies aériennes sur 26 afin de répartir entre elles, la charge de l'indemnité.

Assurément la Société nationale a commis une lourde erreur (1) en n'appelant pas les 26 compagnies en garantie.

Selon M. WALINE, pareille attitude aboutissait à montrer la faiblesse de sa position.

Or selon nous, cette position, certes vulnérable, révèle non point la faiblesse de position de la Compagnie Air France, mais la faiblesse d'un texte qui n'est pas à même de régler logiquement toutes les situations issues du bruit des avions.

En réalité, il aurait été logique, bien que nous ne nous rangions pas à cet avis, que la Société Ervé assigne les 26 compagnies desservant l'aéroport de Nice.

De même la Commune de Villeneuve le Roi aurait dû assigner les 71 compagnies desservant l'aéroport d'Orly au moment des faits.

Cependant l'appel en garantie de la Compagnie Air France contre les treize autres compagnies suscitait, comme le rappelle M. DERRIDA deux objections (2).

Tout d'abord, Air France ne visait que certaines compagnies ce qui aboutissait à nier la thèse de l'indivisibilité du dommage et à conforter la position des demandeurs.

Ensuite, ses efforts si méritoires soient-ils pour chercher à répartir la charge de l'indemnité, étaient voués à l'échec du fait que la demande était fondée non pas sur le bruit causé par tous les appareils, mais uniquement par les caravelles d'Air France.

(1) M. WALINE, op. cit., p. 737.

(2) F. DERRIDA, TGI Nice 9 décembre 1964, DS 1965, p. 224.

Toutefois selon nous, cette thèse défendue par les demandeurs n'est pas acceptable, car nous ne croyons pas que le préjudice résultant de la pollution ou des nuisances des avions soit divisible de façon purement mathématique, et que l'on puisse se fonder seulement sur l'importance du trafic.

Soutenir une telle position aboutirait à nier tout l'intérêt de moderniser sa flotte puisque de toute façon la responsabilité ne serait proportionnelle qu'à l'importance du trafic.

Quoiqu'il en soit, force est de constater que la jurisprudence (1) n'a pas admis l'action en garantie intentée par Air France contre les autres sociétés exploitantes.

Devant cette position jurisprudentielle qui en arrive à s'écarter totalement des fondements de la responsabilité solidaire nous croyons qu'il serait préférable de clarifier cette situation en intentant une action non plus contre l'exploitant d'aéronef mais contre l'exploitant d'aéroport.

Certains pays, tels les Etats-Unis (2), l'ont fort bien compris, et notre étonnement est grand, lorsque nous constatons à regrets que la France se confine dans des solutions juridiques des plus archaïques.

Cependant, si l'action en garantie de l'exploitant, en ce qui concerne les problèmes posés par le bruit des aéronefs, se révèle illusoire, la même constatation ne sera pas aussi catégorique en matière de dommage matériel.

(1) Cour d'appel d'Aix 1ère ch. civile 17 février 1966,
Compagnie Air France c/ Société Ervé et Bodnar,
RGAE 1966, p. 57, Note R. GOY.

(2) ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 73, p. 155.

2) L'action en garantie de l'exploitant
d'aéronef contre un tiers

En matière de dommage matériel, le problème se pose de savoir qui doit être déclaré responsable du préjudice causé.

La réponse à cette question réside dans la notion d'exploitant d'aéronef que nous avons eue l'occasion d'étudier précédemment.

Cependant, l'exploitant pourra, dans certaines circonstances, exercer une action en garantie contre un tiers dans la mesure où il estimera que celui-ci a contribué à la réalisation du dommage par sa faute.

A cette occasion le Tribunal de grande instance d'Avignon par un jugement du 16 mai 1975 (1) a admis l'appel en garantie exercé par la Société Wassmer déclarée exploitant de l'appareil, à l'encontre de l'aéroclub vauclusien.

Toutefois cette action en garantie n'a été possible que dans la mesure où l'exploitant démontrait, à la fois, la faute du tiers, mais également la relation certaine entre le fait générateur de sa propre responsabilité et la faute qu'il relève à la charge du défendeur à l'action en garantie (2).

(1) Tribunal de grande instance d'Avignon 16 mai 1975,
Electricité de France c/ Société Wassmer,
RFDA 1977, p. 186.

(2) Cass civ. II 9 octobre 1963, Bull. civ. n° 597.

De même le Tribunal civil de Versailles (1) dans un jugement en date du 29 novembre 1950, a décidé que l'exploitant d'aéronef était recevable à exercer une action en garantie contre la société d'études et de constructions aéronavales dans la mesure où la preuve de la faute de ce tiers était rapportée.

Le Tribunal de grande instance de Bressuire (2) a également décidé que le constructeur d'un appareil supersonique qui, sur la demande de son acheteur, l'Etat Français, propriétaire de cet appareil, fait effectuer un vol d'essai par son pilote, garde la qualité d'exploitant conjointement avec l'Etat et doit être déclaré solidairement responsable avec lui des dommages subis au sol au profit du propriétaire d'une construction endommagée par le passage à vitesse supersonique de cet appareil.

A cet effet, le tribunal précise, que si l'Etat ne peut être condamné directement envers Gerbier qui n'a pas conclu contre lui, il doit, sur l'appel en cause, formé par la Société générale aéronautique Marcel Dassault, être condamné à la garantir pour une part égale à celle qu'elle supportera en définitive.

(1) Tribunal civil de Versailles 29 novembre 1950,
RFDA 1951, p. 102.

(2) Tribunal de grande instance de Bressuire,
Jugement du 27 juin 1967,
Gerbier c/ Société Marcel Dassault et Etat Français.

Enfin la Cour de cassation (1) le 26 juin 1974 a cassé l'arrêt de la Cour d'appel de Montpellier qui avait fait partiellement droit au recours en garantie de l'Etat Français à l'encontre de la propriétaire d'un mur qui s'était écroulé peu de temps après le passage d'avions à vitesse supersonique, car les juges du second degré n'avaient pas donné une base légale suffisante à leur décision.

Comme on peut le constater le problème de l'action en garantie de l'exploitant d'aéronef contre un tiers, en cas de dommage matériel, pose ainsi moins de problèmes que dans l'hypothèse de pollution et nuisances.

L'inadaptation des techniques de la responsabilité aux phénomènes de pollution et nuisances produit par les aéronefs est apparu nettement à travers l'étude de la mise en oeuvre difficile de la responsabilité.

Cependant cette inadaptation se traduira également dans l'analyse consacrée à l'aboutissement d'une telle responsabilité.

(1) Cour de cassation 2è ch. civ. 26 juin 1974,
Veuve Meilhac c/ Agent judiciaire du trésor public et
autres, RFDA 1974, p. 407.

CHAPITRE II :

L'ABOUTISSEMENT DE CETTE RESPONSABILITE

La responsabilité de l'exploitant consacre en principe la reconnaissance des droits de la victime.

Il convient toutefois d'observer que dans le cadre des pollutions et nuisances causées par les aéronefs, la réparation rencontre certaines limites.

Celles-ci se traduisent, en réalité, par le fait qu'il est reconnu un droit de polluer à l'exploitant contre le paiement d'une redevance.

Il nous sera donc facile de dresser, à partir de ces données, un constat d'échec du fait de l'inadaptation du droit de la responsabilité aux phénomènes de pollution.

SECTION I :

LES LIMITES DE LA REPARATION OU LE DROIT DE POLLUER

La réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement se distingue de celle de la responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle.

Il semble, effectivement, que dans le domaine écologique l'on constate le plus souvent une évolution systématique vers le paiement d'une redevance - pollution.

A cet égard, l'intérêt de la notion de réparation semble largement diminuée et l'on aboutit ainsi à des résultats insatisfaisants.

§ 1 L'EVOLUTION INELUCTABLE VERS LE PAIEMENT D'UNE
REDEVANCE - POLLUTION

Le préjudice résultant de l'activité aéronautique est indissociable du fonctionnement et de l'exploitation de l'aéroport.

Le système de la réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement se heurte, ici, à certains problèmes particuliers.

Devant l'impossibilité d'interdire toute activité aéronautique, la réparation se caractérise, dans cette hypothèse, par l'impossibilité d'effacer le préjudice par le retour au "statu quo ante".

Cette réparation ne pourra s'opérer, de ce fait, que par équivalent.

I L'impossibilité d'effacer le préjudice par le retour
au "statu quo ante"

La réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement aboutit en réalité à une confirmation de la situation conflictuelle.

Il apparaît ainsi, que la jurisprudence a dénaturé totalement cette notion de réparation.

Toutefois, cette confirmation tacite de la part des juges doit être expliquée à la lumière de certains faits justificatifs.

a) La dénaturation de la notion de réparation

La victime du préjudice causé par le bruit des aéronefs peut exercer une action en justice pour obtenir la condamnation de l'exploitant à réparer le dommage causé par l'activité aéronautique.

Le sens exact du concept de réparation voudrait que le dommage soit effacé par la remise en état (1), ce qui ne semble pas être le procédé utilisé.

L'origine de la confusion entre les concepts de cessation et de compensation est étroitement liée à la nature du préjudice.

1) Le sens exact du concept de réparation

En principe la réparation du dommage ne s'entend que par la cessation du préjudice dans l'avenir et par son effacement par la remise en l'état.

A cet égard, la victime d'un bang pourra, dans la mesure où elle a prouvé le lien de cause à effet entre le préjudice subi et le passage de l'avion à vitesse supersonique, demander la réparation de la partie du mur de sa grange qui s'est effondrée à l'occasion de cette déflagration supersonique (2).

(1) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 157.

(2) Tribunal de grande instance de Clermont Ferrand,
1ère ch., audience du 21 mars 1974,
Veuve Guerin c/ Cie la Paternelle, Agent judiciaire
du trésor public,
Jugement non publié, Copie n° 439/73.

Force est de constater que dans une telle hypothèse, la victime sera en droit d'obtenir la cessation du préjudice dans l'avenir, puisqu'il s'agit d'un dommage essentiellement accidentel.

D'autre part, il est logique qu'elle obtienne également la remise en l'état du mur de la grange.

Selon nous, la réparation en nature, dans la mesure où elle est possible, est inhérente à la fonction même de réparation.

Toutefois, en matière de pollution et nuisances causées par les aéronefs à l'environnement, celle-ci s'avèrera impossible.

Le juge soucieux de réparer intégralement le préjudice, dénaturera obligatoirement la notion de réparation, et accordera de ce fait des dommages-intérêts afin de compenser le préjudice subi.

Cette différence de régime de réparation trouve son origine dans la confusion liée à la nature du préjudice.

2) La confusion liée à la nature du préjudice

Selon G. MARTIN (1),

"en regroupant sous le terme réparation des mesures qui visent à compenser pécuniairement le dommage ou à effacer le préjudice par la remise en état, et d'autres qui tendent à faire cesser le préjudice pour l'avenir, on confond des problèmes qui ne doivent pas l'être. Une chose est de réparer un préjudice qui trouve sa source dans le passé et qui est certain au jour du jugement, autre chose est de tenter d'y mettre fin".

(1) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 157.

Selon cet auteur, le juge peut très bien condamner l'exploitant à une réparation du préjudice de façon intégrale ; en revanche, il ne pourra, dans certains cas, faire cesser l'activité qui se trouve à l'origine du dommage subi.

Il résulterait, ainsi, que l'origine de la confusion inhérente à la notion de réparation, est liée à la nature du préjudice.

De ce fait, en matière accidentelle le juge, tout en réparant le préjudice subi par la victime d'un accident d'avion ou d'un bang supersonique, mettrait fin à la situation conflictuelle existante.

En revanche, en matière de pollution et nuisances causées par l'exploitation des aéronefs, le juge se contentera de réparer le préjudice, en allouant des dommages-intérêts à la victime.

Il convient toutefois de noter qu'en pareille situation, le préjudice se produira encore dans l'avenir.

La réparation n'aura certes pas mis fin au préjudice, mais l'aura simplement anesthésié.

Cette attitude aboutit ainsi à confirmer tacitement la situation conflictuelle.

Ce sont les raisons de cette tendance qu'il convient d'analyser maintenant.

b) Les raisons de cette confirmation tacite de la situation conflictuelle

L'effacement du préjudice par le retour au statu quo ante est matériellement impossible (1) en matière de pollution et nuisances occasionnées par les aéronefs.

Alors qu'il est possible de résorber la quantité considérable de pétrole s'échappant des cuves d'un pétrolier échoué, il semble en revanche impossible d'éviter la pollution atmosphérique et sonore résultant des décollages et atterrissages incessants des avions.

La solution résiderait, certes, dans la cessation de l'activité polluante.

Toutefois, il semble que cette solution peu réaliste, se heurte à certaines difficultés liées d'une part à la balance des intérêts en présence, d'autre part à la technique.

1) Les difficultés liées à la balance des intérêts en présence

Les tribunaux ordonnent ou non la cessation de l'activité polluante en ayant recours au principe de la "balance de l'utilité sociale" (2).

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 160.

(2) ME. ROUJOU DE BOUBÉE, Essai sur la notion de réparation, Paris LGDJ 1974, p. 244.

De ce fait les juges se détermineront, eu égard à la valeur sociale de l'activité dommageable par rapport à l'intérêt du voisin atteint par la pollution.

La difficulté réside dans le fait de savoir si l'on doit faire primer l'intérêt général sur l'intérêt particulier.

Or l'activité aéronautique est au service de toute la collectivité.

Nul ne saurait nier les services indispensables apportés par l'aviation au monde des affaires, du tourisme ou bien encore du fret.

Il semble aujourd'hui impossible de vivre sans ce moyen de transport qui permet le rapprochement entre deux capitales éloignées par des milliers de kilomètres.

Ce sont toutes ces raisons qui ont incité la jurisprudence à primer l'intérêt général sur l'intérêt particulier (1).

Certes, la victime du bruit des avions ne sera pas négligée pour autant.

(1) TGI Nice 9 déc. 64, D 1965 221, Note DERRIDA,
CA d'Aix 17 février 1966, D 1966 282, Note DERRIDA,
C. cass. civ. 2è 8 mai 68, D 1968 609,
TGI Paris 4 novembre 1970, RFDA 1971 84,
Cour de Paris 1ère ch. 6 juillet 71, RGAE 1971 301,
C. cass. civ. 2è 17 déc. 74, DS 75 441,
Note LARROUMET.

Toutefois, elle ne pourra obtenir qu'une simple indemnité, ou bien à la limite, obtenir que des travaux d'insonorisation soient effectués.

M. DERRIDA dans son commentaire sur l'affaire de Nice, nous rappelle à juste titre les imperfections liées à ce système de réparation.

Il est en effet, difficile pour des riverains d'aéroport jouissant du climat particulièrement favorable de la Côte d'Azur de devoir choisir entre le fait de rester cloîtrés dans leurs habitations ou bien de jouir de la clémence du temps tout en subissant le vacarme assourdissant produit par les aéronefs au décollage et à l'atterrissage.

Cependant, la confirmation tacite de la situation conflictuelle se justifie également par certains impératifs d'ordre technique.

2) Les difficultés liées à la technique

Nous avons vu que s'il était possible de nettoyer les plages polluées par la catastrophe de tel pétrolier, il semblait en revanche impossible de "gommer" les conséquences provoquées par la pollution atmosphérique et sonore occasionnée par les avions.

L'on pourrait toutefois, penser que les progrès incessants de la science permettraient d'effacer ce type de préjudice.

Or, il semble que celle-ci, en l'état actuel, soit incapable de résoudre notre problème.

Certes, certains ont déjà songé au rétrofitage des aéronefs anciens, et à la constitution de flottements récentes dotées de moteurs particulièrement silencieux et peu polluants.

Mais, cette solution qui pourtant semble la plus efficace se heurte à certains obstacles.

En effet, le rétrofitage des avions est une solution particulièrement onéreuse, et que les compagnies aériennes déjà en difficultés depuis la crise du pétrole de 1972, auraient du mal à supporter.

D'autre part, le renouvellement d'une flotte, est une opération qui s'échelonne dans le temps et qui est prévu longtemps à l'avance.

Les impératifs de gestion d'une compagnie aérienne, comme toute société d'ailleurs, doivent nous amener à comprendre les difficultés d'ordre technique auxquelles celles-ci se heurtent.

Ce sont là encore, des raisons qui expliquent la tendance des tribunaux à confirmer tout simplement la situation conflictuelle moyennant indemnité.

On aboutit ainsi, à une réparation qui s'opère par équivalent.

II Une réparation qui s'opère par équivalent

En matière de pollution causée par les aéronefs, la jurisprudence judiciaire se trouve, dans certains cas, dans l'impossibilité de réparer le préjudice en nature.

C'est la raison pour laquelle, le juge règlera le préjudice par équivalent, bien que l'imperfection d'une telle réparation doive être dénoncée.

a) L'impossibilité de la réparation en nature

La licéité de l'activité aéronautique rend l'interdiction de celle-ci impossible.

D'autre part, le juge hésitera à ordonner certains travaux dans la mesure où ceux-ci pénaliseraient injustement l'exploitant d'aéronefs.

1) L'impossibilité de faire cesser l'activité polluante

En théorie, le juge dispose d'un choix entre la réparation par équivalent et la réparation en nature.

Cependant, cette faculté trouvera sa propre limite dans l'invocation du principe de la séparation des pouvoirs (1).

Selon ce principe, il conviendrait de distinguer selon que la situation litigieuse est licite ou non.

La réponse à cette question, influera ainsi sur la nature du droit à réparation.

Notre principal souci résidera donc dans le fait de savoir ce qui est illicite et ce qui ne l'est pas.

Selon M. STARCK (2), l'illicite trouverait sa raison d'être, dans le préjudice excédant l'inconvénient normal.

(1) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 186.

(2) B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, LGDJ 1947, p. 162.

Certes, pareille théorie se caractérise par le souci de protection de la victime, toutefois nous ne partageons pas cette conception de l'illicite.

Selon nous l'acte sera licite dans la mesure où il a été entrepris sans aucune intention de nuire et se conforme aux normes édictées par la loi ou les règlements.

Cette précision ayant été apportée, le juge sera souverain afin de déterminer si la situation est illicite ou non.

A cet égard ME. ROUJOU DE BOUBÉE (1) précise que la doctrine reconnaît unanimement que le choix des juges est guidé en fait par des considérations d'équité et d'opportunité.

Néanmoins, le juge judiciaire se trouve en réalité "en semi-liberté", dans la mesure où il ne peut librement ordonner toute action faisant cesser le préjudice dans l'avenir.

C'est ainsi que le Tribunal des conflits, sans toutefois interdire au juge de faire cesser le préjudice, lui assigne une limite dans la mesure où l'éventuelle interdiction ne contredirait pas

"les prescriptions édictées par l'administration dans l'intérêt de la sûreté et de la salubrité publique" (2).

Force est de constater que le rôle du juge se trouve limité à ce qui n'a pas été autorisé par une décision administrative.

(1) ME. ROUJOU DE BOUBÉE, op. cit., p. 243.

(2) Tribunal des conflits, Arrêt du 23 mai 1927,
S 1927 III 94.

Or dans l'affaire de Nice, le juge pouvait-il interdire sans astreinte, aux avions à réaction de voler, comme le demandait le syndicat du quartier ?

Notre propos rejoindra sans aucune hésitation, celui de M. DERRIDA (1) qui déclare qu'une

"juridiction judiciaire ne saurait interdire, quels que soient les dommages qui en résultent, une activité autorisée par voie administrative, si aucune faute ne peut être reprochée à son auteur".

En effet, cette restriction au pouvoir des juges judiciaires trouve sa justification dans le principe de la séparation des autorités administratives et judiciaires (2).

C'est d'ailleurs ce qu'a compris le Tribunal de grande instance de Nice, qui a alloué des indemnités mais n'a pas cru bon de devoir faire cesser l'activité litigieuse.

Mais, si le juge ne peut en vertu de ce principe faire cesser l'activité polluante, il lui est possible d'ordonner certains travaux destinés à réduire sensiblement le préjudice subi.

Toutefois, cette attitude entraînera la pénalisation de l'exploitant dans la mesure où elle ne touchera qu'une seule compagnie, rompant, par là, le principe de l'égalité.

(1) F. DERRIDA, S/ TGI Nice 9 décembre 1964,
D 1965, p. 230.

(2) P. GIROD, Thèse, p. 156.

2) La pénalisation injuste du fait de
l'injonction de travaux destinés à
éviter toute pollution

Comme nous venons de le rappeler, rien en principe n'interdit au juge d'ordonner certains travaux afin de diminuer sensiblement le bruit résultant du trafic aérien.

Néanmoins, le juge judiciaire vraisemblablement guidé par des considérations d'équité et d'opportunité n'a pas cru bon de devoir ordonner ainsi de telles mesures.

Une telle attitude du juge mérite selon nous une explication.

En effet, dans l'affaire de Nice, comme dans l'affaire d'Orly, les victimes n'ont assigné que quelques compagnies.

Sans entrer dans le détail de la procédure suivie par les demandeurs, force est de constater, qu'en réalité seule la Compagnie nationale Air France se trouvait à chaque fois au centre du litige.

Or, si les juges avaient ordonné l'exécution de certains travaux destinés à réduire l'impact du bruit sur les riverains, il en serait résulté une injustice flagrante entre les pollueurs.

Nous ne reviendrons pas sur notre conception visant à éviter la confusion trop facile entre l'importance du trafic et l'importance du préjudice subi.

Dans ces deux affaires, il aurait été inéquitable que seule la Société Air France soit contrainte de supporter la charge particulièrement lourde résultant de l'exécution de travaux visant à la réduction du bruit.

A cet égard, la Cour d'appel d'Aix en Provence (1) dans l'affaire Ervé a estimé que la charge de l'insonorisation des bâtiments incombait aux tiers pour lesquels il était

"de prudence élémentaire avant de construire, ou d'acquérir un immeuble d'habitation à proximité immédiate de l'aérodrome de Nice, de se renseigner sur les conditions d'exploitation contemporaines ou futures, normalement prévisibles ; de dresser les plans afin de limiter, dans la mesure du possible, la gêne due aux bruits d'avions, d'adopter à cette fin la meilleure orientation possible des immeubles, de prévoir l'emploi de matériaux appropriés et de procédés d'isolation phonique afin de ramener l'intensité du bruit dans les appartements au niveau sonore le plus proche de celui supportable par un homme normal, en bonne santé".

A ce propos M. EZANNO (2) estime pour sa part que cette solution semble parfaitement cohérente.

Cet auteur justifie sa position par l'antériorité de l'installation aéroportuaire.

(1) Cour d'appel d'Aix en Provence, 17 février 1966,

. RGAE 1966 57, Note GOY,

. RFDA 1966 230,

. Dalloz 1966 282, Note DERRIDA,

. JCP 1966 II 14755, Note de VILLENEUVE,

. GP. 1966 393,

. RTD com. 1966 416 et 1063, Note du PONTAVICE,

. RTD civ. 1966 813.

(2) JP. EZANNO, Thèse 1967, op. cit., p. 250.

Toutefois, son explication ne vise pas directement la théorie de la préoccupation, mais s'explique par le fait que le terrain étant situé à proximité de l'aérodrome déjà en exploitation, la modicité de son prix d'achat, compense cette charge supplémentaire d'insonorisation.

Comme nous pouvons le constater le juge judiciaire sensible à la logique et à l'équité refuse de pénaliser injustement l'un des partenaires économiques par rapport à ses autres concurrents.

C'est la raison pour laquelle, il préférera, le plus souvent, régler la situation conflictuelle, par équivalent.

b) Le règlement par équivalent de la situation conflictuelle

La jurisprudence sensible à des considérations de justice et d'équité prononcera, le plus souvent, une condamnation pécuniaire à l'encontre de l'exploitant.

Toutefois, le caractère de celle-ci révèle son imperfection.

1) Le caractère pécuniaire de la réparation

Cette solution choisie par le juge judiciaire répond comme nous l'avons vu au sentiment d'éviter toute injustice flagrante ou d'aller à l'encontre du principe de la séparation des autorités judiciaires et administratives.

Néanmoins, le caractère pécuniaire de la réparation n'a qu'une ambition modeste.

Nul ne saurait prétendre que ce type de réparation a la prétention de résoudre définitivement le problème du bruit des avions.

En effet, le préjudice ne sera pas pour autant supprimé du seul fait qu'une indemnité a pu être allouée aux riverains de l'aéroport.

Cette attitude du juge vise à choisir dans le cadre d'une situation où de multiples intérêts convergent, la solution la moins mauvaise (1).

Le mal ne sera pas guéri pour autant, mais simplement anesthésié.

A cet égard, M. DERRIDA écrit que

"les plus sages pourront aller habiter ailleurs ; les autres continueront à subir le bruit ; au moins auront-ils la satisfaction de se reposer... sur un matelas de billets" (2).

Néanmoins cette réparation est la seule qui soit adaptée au préjudice de pollution et nuisances causées par les aéronefs.

M. CARBONNIER (3) précise d'ailleurs que l'allocation de dommages intérêts est la seule solution possible en cas de dommage inévitable.

Nous avons vu précédemment pourquoi le dommage par pollution ne pouvait être évité.

Il convient à présent de montrer en quoi cette réparation pécuniaire est imparfaite.

(1) P. GIROD, Thèse, p. 150.

(2) P. DERRIDA, S/TGI Nice 9 déc. 1964, D 1965 231.

(3) J. CARBONNIER, Droit civil, T II, p. 191.

2) Le caractère imparfait d'une telle
réparation

De nombreux auteurs se sont penchés sur le problème de la réparation octroyée par le juge en cas de nuisances.

Tous s'accordent à reconnaître que les droits de la victime sont, dans ce type de situation litigieuse, méconnus.

C'est ainsi que M. SAVATIER (1) écrit que

"le juge se réserve, ainsi, de consolider, par voie prétorienne, une sorte de droit de nuire, contre indemnité",

ce que Boris STARCK appelle "le droit de nuire moyennant indemnité" (2).

De même M. PICARD (3) précise que

"l'acte reste permis parce qu'il est socialement utile, mais comme il a pour conséquence une sorte d'expropriation du droit d'autrui, il entraîne l'obligation de réparation".

(1) R. SAVATIER, Traité de la responsabilité civile en droit français, T I, 2è édité., LGDJ 1951, p. 70.

(2) B. STARCK, Droit civil, obligations, Lib. technique 1972, p. 138.

(3) M. PICARD, Traité théorique et pratique de droit civil français, Paris MM. PLANIOL et RIPERT, T III, 2è édité.

Selon ces auteurs, lorsque le juge considère qu'une activité concerne l'intérêt général, il accordera à celle-ci un droit de polluer moyennant le paiement d'une redevance - pollution à la victime.

Certes, le juge ne nie pas ouvertement le droit de la victime mais la sacrifie volontairement à l'intérêt général.

De même M. CHAPUS (1), estime qu'une

"situation donnée est inévitablement et régulièrement la source de troubles pour son voisinage ; l'indemnité, due par celui de qui relève cette situation, est justifiée et n'est justifiée que parce qu'un sacrifice a été ainsi imposé au voisinage ; elle est le prix de l'exercice d'une activité ou de l'existence d'un état de chose licite".

A ce propos, la jurisprudence (2) en condamnant la Société Air France à payer des dommages-intérêts a, de ce fait, montré l'aspect imparfait de cette responsabilité qui aboutit en réalité au paiement d'une redevance - pollution permettant de polluer sans jamais aboutir à un règlement définitif de la situation conflictuelle, mais davantage à une indemnisation qui soulage le mal sans le guérir.

(1) R. CHAPUS, Responsabilité publique et responsabilité privée, Thèse, LGDJ 1954, p. 340.

(2) C. cass. 2è ch. civile 8 mai 1968, D 1968 609, RGAE 1968 346, Note J. LACOMBE, RFDA 1968 327, Note E. GEORGIADIS.

Pareille évolution inéluctable vers le paiement d'une redevance - pollution conduit à montrer comment cette action en responsabilité aboutit à des résultats insatisfaisants.

§ 2 RESULTATS INSATISFAISANTS DE L'ACTION EN RESPONSABILITE

A cet égard, il convient de s'interroger sur le fait de savoir si la réparation remplit sa double fonction de compensation et de dissuasion.

Or, l'étude de la réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, nous montre que cette action en responsabilité, loin de remplir sa fonction de compensation, ne remplit pas non plus sa fonction de dissuasion.

I Une action qui ne remplit pas sa fonction de compensation

Selon le Doyen RODIERE (1)

"toute réparation est compensatoire du seul fait qu'on ne peut faire que le dommage n'ait pas existé".

(1) R. RODIERE, La responsabilité civile, Paris, Rousseau 1952, p. 275.

Toutefois cette affirmation ne semble pas pouvoir s'adapter aux dommages causés par les aéronefs à l'environnement, du fait que dans ce domaine la réparation intégrale se révélera, le plus souvent, impossible et que l'on remarquera également que dans de nombreuses hypothèses, la charge du dommage se répartira entre le pollueur et la victime.

- a) L'impossibilité de réparer intégralement le préjudice

Considérée objectivement, la réparation ne sera jamais intégrale, du fait que celle-ci ne doit pas aboutir à l'enrichissement sans cause de la victime, et d'autre part son montant est parfois limité par la demande de la victime elle-même.

- 1) La réparation ne doit pas aboutir à l'enrichissement sans cause de la victime

La victime qui a subi le préjudice causé par le bruit des avions, ne doit pas s'enrichir au détriment de l'exploitant - pollueur.

C'est en s'appuyant sur ce principe que le plus souvent le juge sera amené à réduire subjectivement le montant de la réparation.

A cet égard, le préjudice ne sera pas réparé de façon identique selon que le propriétaire d'une habitation occupait celle-ci avant la création de l'aéroport, ou selon que ce dernier est venu s'installer postérieurement à cette création.

Or nous savons que la jurisprudence (1) prend en considération "la théorie de la préoccupation" dans l'évaluation du montant de la réparation.

De ce fait, alors que le préjudice semble être objectivement identique pour deux voisins atteints dans leur droit par le vacarme incessant des avions, l'indemnité allouée par les juges sera en revanche différente dans l'un et l'autre cas.

Force est de constater que, la conception consistant à dire qu'à préjudice égal, il doit y avoir réparation égale, ne trouve pas ici application.

En effet, dans son analyse subjective de l'évaluation du préjudice, le juge aura constamment comme souci d'éviter que l'enrichissement du patrimoine des victimes soit sans cause (2).

En ce qui concerne la victime installée antérieurement à l'aéroport, la cause se trouve ainsi dans la diminution de la valeur de son fonds, tandis que la seconde victime sera censée avoir acheté sa propriété à une valeur moindre.

(1) C. cassation civ. 2è 8 mai 1968

. D 68 609, Note F. DERRIDA,

. JCP 1968 IV 103 et II 15595, Note de JUGLART et
du PONTAVICE,

. RGAE 1968 346, Note LACOMBE,

. RFDA 1968 327, Note GEORGLADES,

. RTD com. 1969 301, Note du PONTAVICE.

(2) J. CARBONNIER, Droit civil IV, Les obligations,
PUF 1976, p. 466.

Mais à côté de cette impossibilité de réparer intégralement le préjudice du fait du butoir que constitue le principe de l'enrichissement sans cause, la réparation s'avérera également partielle du seul fait de la demande de la victime.

- 2) La demande de la victime aboutit parfois à ne réparer qu'une partie du dommage

Le juge lié par la demande des parties, ne saurait octroyer à la victime une réparation plus grande que celle dont elle se plaint.

A cet égard, la jurisprudence de Nice et celle d'Orly nous offrent un parfait exemple.

En effet, dans les deux situations, les demandeurs n'avaient assigné que la Compagnie Air France ainsi que deux autres compagnies américaines, dans la seconde affaire.

C'est ainsi que les victimes, ayant elles-mêmes limité leurs prétentions aux bruits causés par les caravelles d'Air France, ainsi que par ceux d'un nombre restreint de compagnies, il ne saurait être question de leur octroyer des dommages intérêts visant à réparer l'ensemble du préjudice causé par toutes les compagnies aériennes.

C'est pourquoi, le Tribunal de grande instance de Paris (1) ayant constaté que le trafic d'Air France ne représentait plus que 12,7 % du trafic d'Orly, a estimé que cette compagnie ne pouvait être tenue à réparation que dans cette proportion.

(1) Tribunal de grande instance de Paris 1ère ch. 1ère sect.
Jugement du 13 juillet 1977, Commune de Villeneuve
le Roi c/ Cies Air France - TWA - PANAM,
Conclusion de M. le Procureur de la République Boittiaux,
RFDA 1977, p. 294.

De ce fait, le montant des travaux effectués par la Commune de Villeneuve le Roi, pour faire cesser tout préjudice s'élevant à 1.903.269,88 Francs, la Compagnie nationale Air France n'a pu être condamnée à verser à celle-ci que le pourcentage de 12,7 % correspondant à l'importance de son trafic sur cet aéroport.

Mais à côté de cette impossibilité de réparer intégralement le préjudice, la charge du dommage sera également répartie entre le pollueur et la victime.

- b) La répartition de la charge du dommage entre le pollueur et la victime

La responsabilité de l'exploitant ayant été reconnue par le juge, l'indemnité sera rarement, intégralement à la charge du responsable.

La répartition de la charge du dommage s'opérera tout d'abord en cas de vétusté, et ensuite selon la situation de la victime.

- 1) L'influence de la notion de vétusté sur le droit à réparation

La jurisprudence sur les bangs supersoniques nous offre à cet égard un excellent exemple d'abattement de la réparation pour vétusté (1).

(1) Lieutenant Colonel G. DUHAMELET, Les problèmes posés à l'administration par les bangs supersoniques, Direction de l'enseignement militaire scientifique et technique, p. 21.

Nous avons vu précédemment qu'il ne pouvait être tenu compte de l'état de vétusté de la construction en ce qui concerne l'établissement de la responsabilité.

En effet, la faute de la victime exonérant l'exploitant réside seulement dans le défaut d'entretien et non dans la vétusté de la construction.

En revanche la Cour d'appel de Bordeaux (1) le 7 décembre 1966 a condamné la Société générale aéronautique Marcel Dassault à réparer les dommages occasionnés par elle à la verrière du Garage Teyssier, tout en tenant compte de l'état de vétusté de la construction dans l'évaluation du préjudice causé.

Selon la Cour de Bordeaux, il est en effet normal que le montant de la réparation soit moins élevé que s'il s'agissait d'une verrière neuve.

Toutefois cet abattement pour vétusté rencontre une limite dans l'hypothèse où la construction est dans un état parfait.

C'est ainsi que la Cour d'appel de Rennes (2) le 13 novembre 1967 a estimé que la réparation due par l'Etat Français à Cassard et Louvel ne devait pas subir un "abattement pour vétusté", alors que la tour était en bon état, et qu'il ne saurait être question de tenir compte à cet égard de son ancienneté qui en fait en grande partie sa valeur.

-
- (1) Cour d'appel de Bordeaux 7 décembre 1966,
Teyssier c/ Société générale aéronautique Dassault et
Etat Français, D 1967, p. 241, Note R. COMBALDIEU.
- (2) Cour d'appel de Rennes 1ère ch. 13 novembre 1967,
Trésor public c/ Louvel et Cassard,
RGAE 1968, p. 411,
RFDA 1968, p. 466.

Il ne saurait toutefois, dans une telle hypothèse, y avoir une réparation supérieure à la valeur vénale du château du seul fait que son ancienneté confère une valeur artistique inestimable.

Mais la répartition de la charge du dommage s'opérera également en égard à la situation de la victime.

2) L'influence de la situation de la victime sur le droit à réparation

Lors de la détermination du montant de la réparation, le juge sera d'autant plus sensible au comportement de la victime, qu'il s'agit d'une responsabilité objective, matérielle et absolue.

C'est ainsi qu'en matière de bangs supersoniques (1) les décisions aboutissent fréquemment à un partage de responsabilité entre l'Etat et les propriétaires, auxquels est partiellement reproché un entretien insuffisant de leurs immeubles.

De même, en matière de pollution sonore causée par les avions il y aura répartition de la charge du dommage entre l'exploitant et la victime, dans l'hypothèse, où celle-ci a concouru à la réalisation de son propre préjudice en commettant une faute ayant une incidence sur le préjudice causé.

(1) Cour d'appel de Bordeaux 6 juin 1967,
RFDA 1967, p. 440,
Cour d'appel de Pau 15 février 1967, RTD com. 1967,
p. 1145,
Tribunal de grande instance de Bordeaux 7 juillet 1971,
RFDA 1971, p. 445.

C'est ainsi que la victime n'ayant pas respecté les prescriptions administratives sur l'isolement des constructions ne pourra obtenir la réparation intégrale du préjudice et devra supporter en partie la charge du dommage (1).

Enfin dans certains cas, il sera reproché à la victime de s'être soumise volontairement à un trouble dont elle connaissait l'existence, ou dont elle aurait dû prévoir l'aggravation (2).

Comme nous pouvons le constater, la situation de la victime aura une nette influence, dans toutes ces hypothèses, sur le droit à réparation.

L'objectif de la réparation qui est celui de compenser le préjudice subi, ne semble pas être atteint dans le cadre des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

Cependant, l'action en réparation ne remplit pas non plus sa fonction de dissuasion.

(1) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 120.

(2) Tribunal de grande instance de Nice 9 décembre 1964,
D 1965 221, Note DERRIDA, JCP 1965 II 14074,
Note de JUGLART.

II Une action qui ne remplit pas sa fonction de dissuasion

Nul ne saurait nier, que la réparation doit jouer un rôle d'incitation, afin de protéger efficacement la victime.

Toutefois, cet objectif ne semble pas atteint dans le domaine des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

Il serait, à cet égard, utile de déterminer les raisons de la récidive de l'exploitant - pollueur, et les conséquences de cette réparation au regard de l'exploitant.

Il semble en effet, qu'au lieu de remplir sa fonction de dissuasion, cette action en réparation aboutisse en réalité à l'octroi du droit de polluer contre indemnité.

a) Les raisons de la récidive de l'exploitant - pollueur

Deux raisons militent dans le sens de la récidive de l'exploitant.

Tout d'abord l'activité aéronautique, tant en ce qui concerne l'exploitant d'aéroport, que l'exploitant d'aéronef, est source de profit.

Ensuite, il apparaît que l'indemnité ne remplit pas sa fonction de dissuasion dans la mesure où elle reste plus avantageuse pour l'exploitant que celle de l'investissement.

1) La nature lucrative de l'activité
aéronautique

L'exploitant d'aéroport comme l'exploitant
d'aéronef tire un profit réel de l'activité aéronautique.

C'est ce caractère rémunérateur qui aboutit à la
récidive de l'exploitant.

Il paraît, en effet, peu discutable, que
l'exploitant cesse son activité alors que celle-ci lui
permet de retirer un certain profit (1).

De même, cette notion de profit, réapparaît dans
la mesure où l'exploitant soucieux de rentabiliser
"son entreprise" va chercher la solution qui lui semblera
la plus profitable sur le plan pécuniaire.

C'est ainsi qu'il ne saurait être question pour
l'exploitant d'aéronef, de cesser de desservir l'aéroport
de Nice dans la mesure où cette liaison est une des plus
rentables pour les compagnies françaises.

D'autre part, à côté de cette nature lucrative de
l'activité aéronautique, le caractère de service public des
entreprises aériennes suffit également à expliquer
l'attitude d'un exploitant qui ne peut cesser son activité,
alors que celle-ci, non seulement lui procure un gain
évident, mais sert, de surcroît, la collectivité.

De toute évidence, l'exploitant préférera payer
l'indemnité qui lui a été fixée par le juge, plutôt que de
procéder à des investissements particulièrement lourds et
qui seraient un handicap certain dans la gestion de son
entreprise.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 172.

- 2) La solution plus avantageuse de l'indemnité par rapport à celle de l'investissement

La modicité du montant des indemnités atténue considérablement l'effet d'une telle mesure.

Il est devenu évident que l'exploitant préférera payer des dommages intérêts plutôt que de procéder à un renouvellement de toute sa flotte ce qui serait un investissement considérable, impossible financièrement par nombre de compagnies aériennes.

Mais, il ne nous paraît pas non plus réaliste de condamner le responsable au paiement d'une indemnité égale au profit de l'activité dommageable (1).

Cette opinion de G. MARTIN ne nous semble pas devoir s'appliquer dans le domaine aéronautique.

En effet selon nous, il ne saurait y avoir une indemnité sanctionnant une faute dans la mesure où l'activité aéronautique est licite.

C'est la raison pour laquelle nous ne pensons pas que dans notre domaine il soit question d'incitation à l'initiative, par la fonction dissuasive de l'indemnité.

Contrairement aux problèmes posés par les déversements de pétrole au large des côtes, par des pétroliers vidant leurs cuves, la pollution causée par les aéronefs ne doit pas trouver une quelconque incitation dans l'idée de réparation.

A notre avis, l'indemnisation des victimes doit servir dans l'immédiat, à compenser dans la limite du possible le préjudice subi.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 177.

En revanche, il convient, certes, d'inciter les exploitants à résoudre le problème des pollutions et nuisances, à la source.

C'est pourquoi, la solution ne saurait être recherchée dans l'idée de réparation.

En effet, il ne paraît pas logique de confondre les notions de prévention et de réparation.

Cette dernière, aussi imparfaite soit-elle, n'a pour seule ambition que de résoudre financièrement un litige existant.

Par contre, dans le cadre d'une politique de prévention, il serait souhaitable que l'exploitant, sous la tutelle de l'Etat, prenne des mesures destinées à mettre fin au problème du bruit, à sa source, et non plus à y pallier par une réparation totalement inadaptée.

En l'occurrence, ayant analysé le profil de cette réparation, il est logique d'aboutir à la constatation, qu'en matière de dommages causés par les aéronefs à l'environnement, la solution de l'indemnité ne constitue qu'un pis-aller sans aucune ambition, et ne peut avoir aucun effet dissuasif.

Aussi, tant que les pouvoirs publics n'auront pas décidé de s'attaquer à ce problème à la base, l'indemnité, qui logiquement est moins onéreuse qu'un lourd investissement, accordera, en fait, à l'exploitant le droit de polluer.

b) L'octroi du droit de polluer contre indemnité

La tâche du juge, en matière de contentieux des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, va s'avérer délicate.

Conscient de l'importance des intérêts en présence, il se laissera guider par un sentiment d'équité et d'opportunité, consacrant ainsi le droit de polluer contre l'allocation d'une redevance - pollution.

1) Le juge est guidé par un sentiment
d'équité et d'opportunité

L'équité sera effectivement le moteur principal de l'action du juge dans la manière de résoudre ce conflit.

Le juge se trouve en présence d'une victime qui réclame, à juste titre, le droit au calme et au repos, et d'un exploitant, qui se voit reprocher le fait d'exercer une activité licite et servant la communauté toute entière.

Face à ce dilemme, celui-ci va chercher à déterminer une solution qui ne sacrifiera pas totalement le droit au calme et au silence, et qui ne condamnera pas non plus définitivement l'activité aéronautique.

A cet effet, la solution qu'il va chercher sera automatiquement limitée et d'une portée restreinte.

C'est ainsi, que soucieux de protéger une victime atteinte dans ses droits, il lui octroiera une indemnité afin d'atténuer le préjudice subi.

D'autre part, le juge conscient de l'importance des problèmes économiques et concurrentiels dans notre société libérale, va essayer de ne pas nuire au domaine aéronautique.

A cet égard, il relèvera la contradiction inhérente à notre système juridique et aboutissant à ne pénaliser qu'une compagnie aérienne pour le bruit causé par tous les aéronefs desservant un seul aéroport (1).

(1) TGI Nice 9 déc. 1964, D 1965 221, Note F. DERRIDA,
C. cass. 2è 17 décembre 1974, DS 1975 441,
Note Ch. LARROUMET.

À l'évidence, le juge attentif à ces considérations d'opportunité, ne cherchera pas à pénaliser injustement cette unique compagnie aérienne.

De ce fait, il n'hésitera pas à s'écarter de toute idée de dissuasion, pour aboutir ainsi à concilier au mieux deux intérêts totalement divergents.

Cette attitude guidée par un sentiment d'équité et d'opportunité en arrivera, de ce fait, à allouer à la victime une redevance - pollution contre le droit de polluer.

- 2) La victime reçoit l'allocation d'une redevance - pollution contre le droit de polluer pour l'exploitant

L'allocation à la victime d'une redevance - pollution suffit à montrer les limites de la notion de réparation.

En effet, alors qu'en ce qui concerne les rejets d'hydrocarbures en mer où l'indemnité a une "prétention" dissuasive, dans le domaine de la pollution des aéronefs, celle-ci ne cherche pas à dissuader l'exploitant.

Or dans les deux situations cette action en réparation ne remplit pas sa fonction de dissuasion.

Certes dans l'hypothèse des déversements d'hydrocarbures en mer la réparation est infime, et les amendes en cas de faute sont sans aucune relation avec l'importance de l'infraction.

En revanche en cas de pollution sonore causée par les aéronefs, l'indemnité sera élevée (1) dans l'absolu mais sans aucun effet de dissuasion en comparaison avec les sommes énormes nécessaires à la diminution du bruit et de la pollution à la source.

Cette constatation nous amène à relever la limite inhérente à la notion même de réparation.

Or, si l'on veut réellement prendre en considération les droits des riverains nous ne pensons pas, pour notre part, que la solution soit à rechercher dans ce type de solution, aboutissant à l'octroi d'une redevance - pollution.

Force est de constater, que l'inadaptation du droit de la responsabilité aux phénomènes de pollution causés par les aéronefs, nous conduit à dresser un sévère constat d'échec.

(1) Tribunal de grande instance de Paris 1ère ch. 1ère sect.
Jugement du 13 juillet 1977,

Commune de Villeneuve le Roi c/ Cies Air France - TWA -

PANAM

Conclusion de M. le Procureur de la République Boittiaux
RFDA 1977, p. 294.

SECTION II :

CONSTAT D'ECHEC DU FAIT DE L'INADAPTATION DU DROIT DE LA
RESPONSABILITE AUX PHENOMENES DE POLLUTION CAUSES PAR LES
AERONEFS

Après avoir tracé les limites de la notion de
réparation, on aboutit, à l'évidence à un constat d'échec,
du fait de l'inadaptation de cette politique de réparation,
et du coût qu'entraînerait l'application de celle-ci tant
à l'égard des compagnies que de la collectivité en
général.

§ 1 L'INADAPTATION DE LA POLITIQUE DE REPARATION

Cette inadaptation, qui constitue l'idée motrice de notre thèse, se perçoit nettement à travers le rôle du juge dans le contentieux écologique.

La sensibilité du juge aux dommages causés par les aéronefs à l'environnement, nous montrera à l'évidence cette inadaptation.

De même, celle-ci se révélera à travers la confrontation des textes du Code de l'aviation civile et des principes de droit international.

I Le juge et la sensibilité aux dommages causés à l'environnement par les aéronefs

Dans le domaine des dommages à l'environnement, causés par les aéronefs, le rôle du juge est insatisfaisant.

Afin de montrer sans aucune ambiguïté et avec une particulière netteté, la thèse de l'inadaptation du droit de la réparation, notre rôle consistera à retracer rapidement, en ordonnant des idées déjà développées, les limites à la souveraineté du juge, ainsi que la dénaturation par celui-ci des constantes de la responsabilité.

a) Les limites à la souveraineté du juge

La souveraineté des juges semble être une évidence inhérente à la vie juridique.

Or, en réalité, cette idée couramment affirmée se heurte à certaines limites, dans le rôle du juge en matière de preuves, ainsi qu'à travers la détermination du mode et du montant de la réparation, révélant une inhibition certaine de celui-ci.

1) Les difficultés rencontrées par le juge en matière de preuve

Ces difficultés rencontrées par le juge, posent, en réalité, le problème de ce haut personnage confronté à la technique.

L'isolement du magistrat, qui décidera seul de la réparation à allouer, est une image largement dépassée aujourd'hui.

Le juge, en effet, incapable de se faire une idée par lui-même, recourra de plus en plus fréquemment à l'expertise.

A cet égard, il ne pourra se prononcer sur le préjudice subi par tel riverain d'aéroport du fait du bruit causé par les aéronefs, qu'après qu'une expertise aura déterminé si le bruit excédait les inconvénients normaux de voisinage, ou bien si la victime n'était pas déjà sujette à des troubles dont l'origine n'est pas à rechercher dans le préjudice en cause.

Mais cette idée d'abandon du concept de souveraineté du juge se retrouve également en matière de bangs supersoniques.

La Cour de cassation (1) a en effet censuré la cour d'appel qui avait ordonné à l'agent judiciaire du trésor de fournir toutes les preuves en sa possession.

La Haute assemblée se fondant sur l'article 1315 du Code civil montrait à l'évidence les difficultés rencontrées par le juge en matière de preuve.

La réforme procédurale dont nous avons fait mention plus haut, saura nous l'espérons, y apporter remède.

Mais, la souveraineté du juge rencontre également certaines limites en matière de réparation, ou l'on constate une certaine inhibition du juge.

2) L'inhibition du juge en matière de réparation

Nous avons vu précédemment les limites rencontrées par le juge en matière de réparation, en égard au principe de la séparation des pouvoirs (2).

La difficulté résidera, par ailleurs, dans le fait que le juge hésitera à sanctionner brutalement une activité licite (3).

Il ne pourra donc pas faire cesser le préjudice lorsque une telle décision aboutira à contredire certaines prescriptions administratives.

(1) MM. de JUGLART et du PONTAVICE, Cass. civ. 2è
1er juillet 66, Agent judiciaire du trésor c/
Sabatier d'Espeyran, JCP 1967 II 15305.

(2) G. MARTIN, Thèse, op. cit., p. 186.

(3) B. STARCK, Essai d'une théorie générale de la responsabilité, op. cit., p. 162.

C'est la constatation de cette inhibition du juge, qui se trouve en réalité en semi-liberté, qui a fait dire à M. DERRIDA (1) qu'une

"juridiction judiciaire ne saurait interdire, quels que soient les dommages qui en résultent, une activité autorisée par voie administrative, si aucune faute ne peut être reprochée à son auteur".

Mais, outre les difficultés posées par ce principe, il convient de noter que le juge se trouvera le plus souvent paralysé lorsque les travaux nécessaires à la diminution du préjudice, entraîneront une dépense trop importante.

A cet égard, toute initiative du juge ayant pour résultat de freiner le développement de l'aéronautique, apparaîtra dès lors comme condamnable.

De plus force est de constater certaines pesanteurs sociologiques qui feront apparaître à l'évidence l'inhibition du juge, lequel, en réalité, est mal placé pour opérer un choix entre l'emploi et l'environnement.

De ce fait, ce chantage qui s'exercera de façon à peine insidieuse, tendra à mettre le juge devant l'alternative de la croissance ou de l'environnement (2).

(1) F. DERRIDA, S/TGI Nice 9 décembre 1964,
D 1965, p. 230.

(2) P. GIROD, Thèse, op. cit., p. 165.

Mais, si le juge, dans certains cas, ne jouit plus de la souveraineté qui lui est octroyée, en revanche il n'hésitera pas à dénaturer les constantes de la responsabilité afin de ne pas écraser sous une responsabilité exorbitante, l'exploitant d'aéronef.

- b) La dénaturation par le juge des constantes de la responsabilité en matière de pollution

Limitant considérablement la responsabilité posée par l'article L 141-2 du CAC, qui est absolue (1) et sanctionne tout dommage même minime, la jurisprudence exigera que le dommage soit anormal, et d'autre part le juge s'avérera plus vigilant en matière de causalité.

- 1) L'exigence d'un dommage anormal

La sensibilité du juge aux dommages causés à l'environnement par les aéronefs se justifie dans la limitation prétorienne apportée par la jurisprudence au concept de dommage.

Alors que l'article L 141-2 du CAC édicte une responsabilité objective, dès lors qu'intervient un dommage, la Cour de cassation (2) exige, pour ouvrir droit à réparation, que le dommage excède les "inconvenients normaux de voisinage".

(1) J. PINEAU, Les infractions à la circulation aérienne en droit français, op. cit., p. 200.

(2) C. cass. 8 mai 1968, op. cit.,
Note de JUGLART et du PONTAVICE.

Nous avons déjà eu l'occasion de montrer l'illogisme d'une telle jurisprudence, qui consciente de l'inadaptation d'un texte aux problèmes du bruit et de la pollution des aéronefs, recourt, en réalité, à la théorie des troubles de voisinage (1).

Le concept du droit terrestre (2) de l'anormalité du préjudice permet ainsi au juge de limiter à bon compte, la portée d'un texte datant de 1924, et dont la responsabilité objective, matérielle et absolue n'était pas prévue pour les phénomènes permanents et nuisibles relatifs à l'environnement.

L'inhibition du juge en matière de preuve et dans le choix de la réparation, ne se retrouve pas lorsqu'il s'agit d'atténuer la rigueur de cet article qui s'avère être seulement adapté aux dommages matériels.

Mais, le même schéma doit être tracé en ce qui concerne la dénaturation par le juge du lien de causalité dans le domaine de la pollution causée par les aéronefs.

2) La vigilance du juge à l'égard de la causalité

Soucieux d'atténuer la rigueur de l'article 141-2 du CAC aux problèmes posés par le bruit des avions, le juge judiciaire va également dénaturer la notion de causalité.

(1) Ch. LARROUMET, DS 75, op. cit., p. 442.

(2) de JUGLART et du PONTAVICE, Cass. 8 mai 1968, op. cit., JCP 68 15595.

La jurisprudence en matière de dommages matériels par répercussion est suffisamment fournie, pour qu'il soit possible de prétendre qu'à travers toutes ces décisions, les juges font preuve d'un grand laxisme à l'égard d'une victime riviée au sol, et étant le plus souvent dans l'impossibilité d'apporter avec une extrême précision, la preuve de ce lien de cause à effet entre le passage de l'avion à vitesse supersonique et le préjudice subi (1).

Or nous savons, que si le caractère accidentel du bang supersonique, rend la preuve du lien de causalité plus difficile, en revanche elle sera plus aisée en matière de pollution.

Cette différence de nature n'a d'ailleurs pas laissé le juge insensible quant à l'exigence de la preuve du lien de cause à effet.

-
- (1) . C. cassation 2è ch. civ., Arrêt du 12 octobre 1972, Agent judiciaire du trésor public c/ Mailhol, RFDA 1972, p. 429,
- . Cour d'appel de Rennes 1ère ch. civ. 9 juillet 1969, de Miramon c/ Trésor public, Veuve Condé et Menier, RGAE 1970, p. 33,
- . Cour de cassation 2è ch. civ., Arrêt du 13 oct. 71, Agent judiciaire du trésor public c/ Pozin, JCP 72 II 17044, Note de JUGLART et du PONTAVICE, RFDA 72, p. 43.

C'est ainsi, que celui-ci déjà conscient de l'inadaptation de l'article L 141-2 du CAC aux phénomènes liés à l'environnement, et qui avait exigé que le dommage dépasse les inconvénients normaux de voisinage, a ici encore rendu plus stricte l'exigence du lien de causalité (1).

Le déséquilibre créé par cet article entre la victime et l'exploitant en matière de bruit et de pollution, a abouti à le rendre plus vigilant quant à l'exigence du lien de causalité, en comparaison avec la jurisprudence des bangs supersoniques.

Mais l'inadaptation de la politique de réparation n'a pas pour seule cause, la sensibilité d'un juge face à ce type de dommage.

L'analyse des textes révèle également une certaine "anarchie législative" qui aboutit ainsi à dresser un bilan particulièrement désastreux.

(1) . TGI Nice 9 déc. 64, D 65 221, Note DERRIDA,
 . TGI Paris 4 nov. 70, RGAE 1971 84.

II L'anarchie législative : triste bilan

La responsabilité en droit français est objective, matérielle et absolue (1).

Or, l'analyse des textes dénonce à cet égard certaines contradictions révélant une sorte de malaise.

Enfin, la responsabilité édictée par l'article L 141-2 du CAC montrera un certain isolement du droit français par rapport à la Convention de Rome de 1952.

a) Le malaise résultant de la confrontation des textes

La confrontation des articles L 131-1, L 131-2 et L 141-2 du CAC laisse apparaître certaines contradictions.

A cet égard, les compagnies aériennes soucieuses d'écarter "la brutalité confortable" (2) de l'article L 141-2 du CAC, n'ont pas manqué de relever cet illogisme.

Aussi, la jurisprudence ayant rejeté cette thèse des compagnies, la doctrine a cru bon de donner une explication à cette dualité d'articles.

(1) Lisa BRUNSCHWIK, Thèse, op. cit., p. 27.

(2) Cour d'appel de Bastia 6 juin 1967,
Compagnie Air France c/ Laveaud Albertini,
GP 1968 I, Somm., p. 6.

- 1) L'argument des compagnies aériennes soulignant la contradiction entre les textes du CAC

Selon l'article L 131-1 du CAC, les aéronefs auraient le droit de circuler librement à travers l'espace aérien français, sous réserve de la conclusion d'accords internationaux pour les aéronefs étrangers.

De même, l'article L 131-2 du CAC qui en constitue le complément précise que ce droit de survol des propriétés ne peut s'exercer qu'à la condition de ne pas causer un préjudice au propriétaire du fait de ce survol.

Enfin l'article L 141-2 du CAC institue une responsabilité de plein droit à la charge de l'exploitant pour les dommages causés par l'évolution des aéronefs aux personnes et aux biens situés à la surface.

C'est ainsi que les compagnies aériennes afin d'écarter la rigueur de l'article L 141-2 du CAC ont essayé à plusieurs reprises de dénoncer la contradiction résultant de ces textes.

A cet effet, la Compagnie Air France prétendit que l'article L 131-1 du CAC ne saurait engager la responsabilité de l'exploitant de l'aéronef lorsque le survol est accompli conformément aux règles de la navigation aérienne, et que l'article L 131-2 du CAC ne saurait subordonner un simple survol au paiement d'indemnités, du seul fait qu'il serait jugé gênant pour le propriétaire (1).

C'est pourquoi selon cette compagnie, l'application de l'article L 141-2 du CAC édictant une responsabilité objective, matérielle et absolue serait en contradiction avec les textes précédents.

(1) C. cass. 2è ch. civ. 8 mai 1968, D 1968 609,
GP 15 oct. 68 238, RFDA 68 327, Note GEORGIADDES.

Le problème se posait donc de savoir, pourquoi le législateur a inséré dans le Code de l'aviation civile deux textes qui semblent incompatibles.

La Cour d'appel d'Aix (1) a répondu qu'il était possible de déduire de ces textes que si les exploitants d'aéronefs peuvent librement opérer le survol des propriétés des tiers, et faire atterrir ou décoller leurs appareils des aéroports aménagés à cet effet, ils ne peuvent pour autant causer un dommage aux personnes ou aux biens à la surface, sans être astreints à le réparer.

De ce fait, les victimes ayant fondé leurs actions sur la responsabilité objective de l'article L 141-2 du CAC, il importait peu que les appareils exploités aient reçu l'agrément de l'autorité compétente, et que leurs pilotes aient obéi aux ordres de l'autorité de contrôle pour l'exécution des vols.

Cet arrêt, confirmé par la Cour de cassation, est basé sur l'application de l'article L 141-2 du CAC mais ne résoud en rien le problème de l'éventuelle contradiction.

2) Tentative d'explication de cette dualité d'articles

Cherchant à pallier les inconvénients de l'exclusion pratique de l'article L 131-2 du CAC, par la responsabilité de plein droit de l'article L 141-2 du CAC, certains auteurs ont cherché à expliquer la position de la jurisprudence.

(1) Cour d'appel d'Aix 17 février 1966,
GP 14 juin 1966 393, Note de VILLENEUVE,
JCP 66 II 14755.

C'est ainsi, qu'il a été proposé de combiner les deux articles selon le critère de l'anormalité fondé non pas sur le survol, mais sur le dommage.

Ainsi, dès que le survol aurait causé un préjudice, soit par sa gêne, soit par un dommage matériel ou corporel, il serait par là même anormal et constituerait un abus du droit de survol (1).

Le propriétaire du sol aurait ainsi droit à une indemnité dès qu'il y aurait une gêne autre que celle résultant du simple passage de l'aéronef.

Ce critère aboutit ainsi à donner à l'article L 131-2 du CAC une fonction presque identique à celle de l'article L 141-2 du CAC.

Selon une autre conception, il serait nécessaire dans l'intérêt de "l'homogénéité du Code de l'aviation civile", d'établir un équilibre entre les articles L 141-2 et L 131-2.

Dans cette optique, l'article L 141-2 du CAC ne précisant pas la notion de dommage, il serait possible de le limiter à la théorie des troubles du voisinage.

Il conviendrait à cet effet de partir du principe que cette théorie constitue un régime autonome de la responsabilité, non plus fondé sur la faute.

De ce fait, l'article L 131-2 du CAC renforcerait cette limitation de l'article L 141-2 du CAC par les termes même qu'il emploie.

Aussi séduisantes soient-elles les théories ne sauraient emporter notre conviction.

Le législateur a, selon nous, prévu deux régimes de responsabilité distincts et contradictoires que seule une jurisprudence hardie a pu rapprocher au point de les confondre.

(1) ALVAREZ CORREA, Thèse, op. cit., p. 155.

Cette anarchie législative est ainsi particulièrement mise en évidence à propos des problèmes de bruit causés par les aéronefs.

Mais, l'isolement dans lequel se trouve notre droit de la responsabilité par rapport à la Convention de Rome de 1952 confirme également l'analyse précédente.

b) L'isolement du droit français par rapport à la Convention de Rome de 1952

La France n'ayant pas ratifié la Convention de Rome de 1952, il ne peut être tiré argument de ce texte pour exclure le bruit de l'application de l'article L 141-2 du CAC (1).

Toutefois, cet exemple nous servira à montrer l'isolement du droit français au regard du caractère particulier de cette Convention, et des conséquences qu'aurait entraîné l'éventuelle adoption de ce texte.

(1) EZANNO, Thèse, op. cit., p. 80.

1) Le caractère particulier de la
Convention de Rome

La Convention de Rome du 7 octobre 1952, relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers précise dans son article 1er que

"toute personne qui subit un dommage à la surface a droit à réparation dans les conditions fixées par la présente convention, par cela seul, qu'il est établi que le dommage provient d'un aéronef en vol ou d'une personne ou d'une chose tombant de celui-ci. Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qui l'a produit, ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de la circulation aérienne applicables".

La Convention prévoit ensuite l'étendue de cette responsabilité en plafonnant l'indemnisation, lorsqu'elle est engagée.

Enfin, le point important est que cette convention prévoit une exonération totale de responsabilité en faveur de l'exploitant de l'aéronef lorsqu'il se conforme aux règles de circulation aérienne (1).

Ainsi, la responsabilité de l'exploitant d'aéronef ne saurait être engagée dans la mesure où il respecte les consignes de hauteur de survol, et les procédures d'approche des aérodromes, et ce quelle que soit la fréquence des survols de ses appareils.

(1) P. PLUCHON, La responsabilité de l'exploitant de l'aéronef dans la Convention internationale de Rome du 7 octobre 1952, RGA.1961, p. 228.

Un tel particularisme aurait entraîné certaines conséquences dans la mesure où cette convention eut été adoptée.

2) Les conséquences qu'aurait
entraînées l'adoption de ce texte

Comme nous venons de le constater, l'adoption de ce texte serait très favorable aux exploitants d'aéronefs.

Par contre, il semblerait, qu'au contraire ce texte s'avère défavorable à l'exploitant d'aéroport.

De ce fait, les riverains d'un aérodrome, fréquemment survolé par des aéronefs se conformant aux règles de la circulation aérienne, auront tendance à mettre en cause non plus l'aéronef et son exploitant, mais l'aérodrome lui-même en tant qu'ouvrage public dont la présence entraîne nécessairement, du fait de la réglementation aérienne, un survol des propriétés riveraines.

A cet égard, de telles conséquences résoudraient nombre de problèmes précédemment dénoncés.

L'illogisme consistant à ne condamner qu'une seule compagnie aérienne alors que le préjudice subi a été le fait de plusieurs d'entre elles, serait enfin résolu.

De même, les problèmes de responsabilité "in solidum" entre compagnies n'auraient plus à se poser.

Selon nous, ce type de responsabilité aurait dû être choisi par la France depuis bien longtemps.

Le droit aérien étant un droit dont l'essence même est d'être international, il aurait été souhaitable que l'on sorte de l'isolement juridique dans lequel nous nous trouvons et qui, de surcroît, révèle une certaine "anarchie législative".

Mais un tel constat d'échec résultant de l'inadaptation de ce type de responsabilité se traduit également à travers l'étude des coûts entraînés par le choix d'une telle politique.

§ 2 LE COUT D'UNE TELLE POLITIQUE

Notre principal souci a jusqu'ici consisté à dénoncer l'emploi de la politique de réparation.

En effet, celle-ci n'a pas pour ambition de résoudre les problèmes posés par les aéronefs à l'environnement, mais plutôt d'essayer de compenser le préjudice subi par équivalent.

Il résulte d'une telle conception, que cette réparation risque d'entraîner certains coûts.

Ceux-ci pourront être des coûts externes dans la mesure où ils seront imposés à l'exploitant reconnu responsable, ou bien des coûts internes lorsqu'ils toucheront indirectement l'exploitant ou la collectivité en général.

I Les coûts externes

L'exploitant d'aéronef comme l'exploitant d'aéroport, se verra imposer certaines dépenses à des fins externes, et qui, si elles concernent bien évidemment l'activité aéronautique, seront en réalité employées à la protection des droits des riverains.

Ces coûts externes pourront ainsi être affectés soit à l'insonorisation en général, soit au versement d'indemnités à titre de dommages intérêts.

a) La contribution à l'insonorisation

Deux procédés peuvent être employés afin de réduire l'impact du bruit sur les riverains d'un aérodrome.

Le moyen le plus couramment employé va consister à insonoriser les immeubles situés en zone polluée.

Il sera également possible, pour l'exploitant, de construire des murs anti-bruit afin, par exemple, de limiter les raisonnances sonores provoquées par un banc d'essai.

Toutefois, de telles constructions entraînent certains coûts, qui seront supportés par l'exploitant.

1) La contribution à l'insonorisation
et au rachat des bâtiments

Les subventions accordées aux riverains des aéroports dans le but d'insonoriser certaines habitations, industries, bureaux, écoles, hôpitaux, s'avèrent particulièrement importantes (1).

(1) Aides aux riverains des aéroports d'Orly et
Charles de Gaulle, Entre voisins mars 76 n° 10, p. 14.

A cet égard, une étude consacrée aux nuisances acoustiques subies par les riverains des aéroports a relevé qu'une réduction de bruit de l'ordre de 10 à 15 PN db dans une habitation, coûterait environ 30 dollars par mètre carré de plancher (1).

Or, en France, l'aide financière à l'insonorisation par le biais de la taxe parafiscale ne peut excéder 66 % des travaux, un plafond étant fixé par pièce d'habitation.

Selon A. ALEXANDRE, il semblerait qu'aux Etats Unis le coût total de rachat des terrains exposés à un bruit considéré comme gênant atteindrait 17 milliards de dollars alors que le coût de ce rachat tomberait à 1,6 milliard de dollars si le bruit de chaque avion était réduit de 10 PN db.

De même en Grande Bretagne, les subventions accordées aux riverains des aéroports d'Heathrow et Gatwick ont été augmentées à partir du 1er juillet 1975, et la zone pour laquelle on attribue le plus de subventions a été étendue (2).

C'est ainsi, que dans la zone la plus proche des aéroports les subventions couvrent 100 % des frais d'insonorisation pour 4 pièces, et la couverture, jusqu'à concurrence de 560 livres.

(1) A. ALEXANDRE, La lutte contre le bruit des avions, Nuisances et environnement, août septembre 1974, n° 33, p. 53.

(2) Airports Highlights 1975 n° 24, p. 3.

Dans les autres zones, les subventions couvrent 85 % des frais occasionnés par l'insonorisation de trois pièces et de la couverture, jusqu'à concurrence de 357 Livres.

Mais, ces dépenses particulièrement élevées (1) en matière d'insonorisation ou de rachat d'immeubles, ne sont pas suffisants.

Il est dans certains cas nécessaire de procéder à l'élévation de murs anti-bruit afin de parfaire l'insonorisation.

2) La contribution à l'insonorisation
par la construction de murs
anti-bruit

Pour réduire le bruit à la source, l'Aéroport de Paris a étudié et mis au point avec l'aide des compagnies aériennes et notamment Air France, des installations techniques appropriées sur les plates-formes d'Orly et Paris Charles de Gaulle.

Il s'agit en fait de murs anti-bruit, de réducteurs de bruit et de stations insonorisées d'essais des turboréacteurs (2).

(1) Une étude de la Nasa estime que la chute de 10 db à des appareils entraînerait une économie d'achat de terrains et de dédommagements de 350 millions de dollars soit 1750 millions de francs par aéroport, alors que le coût d'équipement des appareils en service en réacteurs silencieux, reviendrait à 6 à 10 millions de francs par appareil.

(2) Entre voisins, Les Essais des réacteurs et l'environnement, 1976 novembre n° 11, p. 7.

De même pour protéger les riverains de l'aéroport de Tegel contre les nuisances acoustiques occasionnées par les essais de réacteurs, une pyramide anti-bruit a été construite pour réduire le bruit de 25 à 30 db environ.

Cette pyramide anti-bruit, étant une tente de 61 mètres de long, et de 24 mètres de haut, nous ne nous étonnerons pas d'apprendre que le coût de cette construction s'est élevé à 2,2 millions de DM (1).

Il est ainsi facile de constater que la construction de tels édifices coûte en réalité fort cher aux exploitants.

Cependant, il semblerait que sans dénier son intérêt pratique, cet équipement ait en fait un impact psychologique important (2).

Mais à côté de l'importance des sommes allouées à l'insonorisation, celles concernant les indemnités versées à titre de dommages intérêts paraissent être aussi onéreuses.

(1) Airport Forum

The Tegel anti-noise pyramid
1975 octobre n° 5, p. 63.

(2) Airport Highlights,

Ground noise suppressors have psychological impact,
study shows,
1976 août n° 30, p. 3.

b) Les indemnités versées au titre des
dommages intérêts

Aujourd'hui, le trafic aérien atteint dans la plupart des pays un volume particulièrement important.

De la sorte, l'exploitation des aéronefs a, pour conséquence, de causer des dommages à l'environnement.

A cet égard, la réalité et l'importance des préjudices apparaîtront dans le nombre de demandes et le montant des indemnités.

Ce problème, se pose d'ailleurs avec une particulière acuité aux Etats Unis, alors qu'il semble être beaucoup moins important en France.

1) L'ampleur du problème aux Etats Unis

La superficie particulièrement étendue des Etats Unis explique l'importance de l'activité aéronautique comme moyen de transport.

Il en résulte donc que le nombre de personnes subissant les nuisances occasionnées par le trafic aérien sera beaucoup plus important.

C'est ainsi, qu'en ce qui concerne les bangs supersoniques 35429 réclamations ont été faites auprès de l'armée de l'air entre 1956 et 1967 pour une somme totale demandée de 20 millions de dollars (1).

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 6.

Cependant, seulement 12615 réclamations ont été entièrement ou partiellement admises par l'armée de l'air, qui a ainsi dédommagé les victimes pour un montant total de 1.325.972 dollars soit 6.629.860 Francs.

Enfin, en ce qui concerne le bruit causé par les aéronefs, les indemnités accordées aux Etats Unis en réparation du préjudice causé, dépassent jusqu'en 1967, le total d'un million de dollars soit environ cinq millions de nos francs.

A cet égard, M. ALVAREZ CORREA a précisé qu'il n'est pas rare qu'ans certains cas, l'on compte une certaine de demandeurs à une seule action en dommages intérêts intentée contre l'exploitant de l'aéroport.

Toutefois, si ce problème se pose déjà avec une certaine acuité aux Etats Unis, il n'est pas impossible que cette lourde charge, en l'absence de règlement définitif du problème, par des mesures adaptées, ne s'impose également, en France, aux exploitants avec la même ampleur, dans un avenir plus ou moins proche.

2) Le risque d'extension en France

Actuellement, le problème se pose en France à une échelle moindre qu'aux Etats Unis.

C'est ainsi qu'en matière de bangs supersoniques le nombre des requêtes présentées a été de 3089 en 1966, et de 1994 en 1967.

Il est à observer que la plupart de celles-ci ont abouti puisque seules 812 requêtes ont été rejetées en 1966 et 386 en 1967 (1).

En ce qui concerne, les indemnités accordées en réparation des préjudices causés lors des décollages et des atterrissages par le bruit des aéronefs, il est difficile de se faire une idée exacte de l'étendue des préjudices.

Certes, il convient de noter que les jugements pour ce genre de dommage sont encore relativement rares (2).

(1) Y. JOUAN, Les conséquences des vols à vitesse supersonique, Effets physiques, sociaux et juridiques, RGAE 1969, p. 193.

- (2) . Affaire de Bastia
CA de Bastia 6 juin 1967, GP 68 I, Somm., p. 6
. Affaire de Nice
C. cass. 2è 8 mai 1968, JCP 68 II 15595,
Note de JUGLART et du PONTAVICE
. Affaire d'Orly
C. cass. civ. 2è 17 décembre 1974, DS 75 441,
Note LARROUMET
. Affaire de Palaiseau
CA Paris 27 février 1961, D 1961, Somm. 78,
. Affaire du Touquet
CE 26 octobre 1966, RGAE 1970, p. 208.

Toutefois, il est aisé de constater que depuis l'arrêt de la Cour de cassation du 8 mai 1968 qui admet la responsabilité de l'exploitant d'aéronef pour le préjudice causé aux riverains d'un aéroport en raison du bruit produit par ses appareils, et depuis l'arrêt du Conseil d'Etat du 26 octobre 1966 engageant la responsabilité de l'exploitant d'aéroport, ouvrage public, en raison de l'emplacement de pistes rendant les survols gênants pour la victime ; les demandes en indemnités se sont multipliées, notamment à l'occasion de l'affaire d'Orly.

Or, il convient de prendre conscience que cette politique de réparation, risque de coûter particulièrement cher, dans la mesure où il peut se produire une certaine augmentation des demandes en dommages intérêts (1).

Mais si les coûts externes se révèlent relativement importants, il semblerait que les coûts internes reviennent plus chers à l'exploitant comme à la collectivité.

II Les coûts internes

Les coûts internes sont ceux qui ne résultent pas directement de la réparation, mais qui, du fait de celle-ci, sont indirectement répercutés sur l'exploitant, ou sur la collectivité en général.

Ces coûts internes peuvent être liés aux procédures de décollage et d'atterrissage, ou bien même à l'interdiction du trafic nocturne.

(1) Le montant des indemnités versées aux riverains de Roissy et d'Orly depuis 1973 est de l'ordre de 50 millions de Francs
Le VII^e plan prévoit 280 autres millions de Francs.

a) Les coûts liés aux procédures de décollage
et d'atterrissage

Selon les spécialistes de la direction des opérations aériennes des compagnies d'aviation, les procédures de décollage et d'atterrissage spécialement conçues afin d'atténuer les répercussions des ondes sonores sur les riverains coûtent chaque année à ces compagnies, une somme considérable d'argent.

Ces coûts sont entraînés tant, lors des trajectoires de montée que lors des procédures d'attente antérieure à l'atterrissage.

1) Le coût en carburant des trajectoires
de montée imposées

Dans le cadre des procédures actuellement en vigueur, destinées à protéger les riverains des aéroports, il existe une technique utilisée tant à Orly qu'à Roissy, et qui consiste à concentrer le maximum de bruit sur l'aéroport avec un décollage à pleine puissance, sous un angle de montée le plus grand possible (1).

Aussi, nul ne saurait ignorer que depuis 1972, le problème de l'encherissement du coût des carburants a fortement handicapé la gestion des compagnies aériennes.

- - - - -

(1) Entre voisins,
Concertation et procédures de navigation aérienne,
1976 mars n° 10, p. 2.

C'est ainsi, que de telles trajectoires de décollage, imposées à l'exploitant d'aéronef afin que son appareil soit le moins gênant possible, se révèlent d'un coût particulièrement élevé se chiffrant en millions de nouveaux francs.

Cette pénalisation imposée aux compagnies aériennes est le fruit d'une politique de réparation qui ne cherche pas à résoudre le problème à la source, mais au coup par coup.

Or, nous pensons qu'une telle politique est nuisible à tous les niveaux.

En effet, l'exploitant d'aéronef, comme la victime sont désavantagés par cette politique de réparation, puisque le premier est financièrement touché par les mesures prises pour limiter le bruit, alors que le second, est toujours atteint par les ondes sonores et la pollution atmosphérique.

Mais, il serait irréaliste de croire que l'augmentation des coûts réside dans les seules trajectoires de montée.

A cet égard, lors des atterrissages, les procédures d'attente occasionnent le même effet.

2) Le coût consécutif aux procédures
d'attente lors des atterrissages

Depuis 1975, une procédure d'approche spéciale, destinée à limiter les nuisances acoustiques a été mise au point par l'EPA et transmise à la FAA, demandant aux avions à réaction de garder des altitudes plus importantes avant d'amorcer leurs descentes vers les aéroports (1).

De ce fait, les aéronefs entreraient dans la zone terminale à une hauteur de 10.000 pieds, descendraient ensuite à 5.000, puis à 3.000 pieds, avant d'entreprendre la descente finale.

Or, si cette procédure entraîne des diminutions de bruit de l'ordre de 25 %, elle a pour résultat, en revanche, d'encombrer considérablement tout l'espace aéroportuaire.

La procédure d'attente, ayant pour conséquence d'augmenter le temps de vol de l'appareil, ceci aboutit inéluctablement à une consommation de Kérosène beaucoup plus importante et de ce fait à une augmentation des coûts d'exploitation.

D'autre part, la FAA ayant analysé les résultats de l'application d'une telle procédure, a estimé que celle-ci diminuerait la capacité aéroportuaire de 0,8 % et augmenterait les coûts d'exploitation de chaque vol de 8,95 dollars.

Mais, cette augmentation des coûts internes sera également le fait de l'interdiction du trafic nocturne.

(1) Aviation Daily,

Proposed rule will keep commercial jets higher prior to landing,

1975 janvier n° 5, p. 35.

b) Les coûts liés à l'interdiction du trafic nocturne

La plupart des aéroports ayant décidé d'interrompre le trafic entre 24 heures et 6 heures du matin, afin de réduire l'impact du bruit sur les habitants des zones voisines, une telle limitation du trafic nocturne a eu non seulement pour conséquence d'entraîner une augmentation des coûts des compagnies, mais elle a eu également des répercussions sur l'économie en général.

1) L'influence de cette interdiction sur l'économie en général

Nul ne saurait nier que les limitations du trafic nocturne exercent une influence sur l'économie du pays ou d'une région.

A cet égard, le couvre feu a des répercussions catastrophiques sur les activités de transport de fret qui ne peuvent s'exercer que la nuit et par conséquent sur certains emplois (1).

Or chacun sait que la conjoncture actuelle non seulement française mais mondiale ne permet pas de négliger des sources d'emplois potentiels.

(1) J. PLAIGNAUD, La généralisation des mesures prises pour instaurer un couvre feu sur les aéroports peut avoir des conséquences incalculables pour l'industrie du transport aérien et l'économie mondiale, Bulletin ITA, 1976 avril n° 16, p. 375.

Il serait, à notre avis, préférable de consacrer les sommes englouties à fonds perdus, à rendre les aéronefs moins bruyants et polluants, et de ce fait à ne pas bâtir sur le plan national et régional de cette interdiction de trafic nocturne (1).

C'est ainsi que dans le Massachusetts le directeur de l'aéroport de Boston Logan et les leaders politiques de la région ont demandé que la suppression du trafic nocturne ne soit pas imposée à cause de l'impact sur l'emploi et l'économie de Boston, et de toute la région de la Nouvelle Angleterre (2).

Une étude a, en effet, déterminé que cette mesure affecterait de 300 à 8.500 emplois et provoquerait une baisse dans la vente de 675 millions de dollars par an.

Mais cette limitation du trafic nocturne aura également certaines répercussions sur le budget des compagnies aériennes.

2) Les répercussions de cette interdiction sur le budget des compagnies aériennes

L'interruption des atterrissages des avions sur les aéroports durant une partie de la nuit, pour des raisons de protection de l'environnement, va à l'encontre de l'étalement des arrivées et des départs qui permettent une meilleure rentabilité de l'utilisation des appareils de transport ainsi que des aéroports.

- (1) E. KOZICHAROW, Aviation week and space technology Airport curfews jeopardize commerce 1976 février n° 8, p. 27.
- (2) Aviation week and space technology, Vote due on Logan night time curfew 1976 août n° 8, p. 23.

Par ailleurs, l'extension de cette mesure entraîne le bouleversement des horaires et le problème se trouve encore aggravé à l'échelon international par le décalage dû aux fuseaux horaires.

Le couvre feu a aussi des répercussions catastrophiques sur les activités de transport de fret qui ne peuvent s'exercer que la nuit ce qui entraîne une perte considérable sur le plan financier (1).

Les compagnies aériennes ainsi que l'aéroport sont donc de ce fait particulièrement touchés par cette interdiction du trafic nocturne.

Selon nous, pareille interdiction ne se justifierait plus si l'on considérait le problème du bruit des aéronefs sous un autre angle.

Bien évidemment, notre principal souci sera de respecter le repos et le sommeil des riverains d'aéroport.

Cependant nous ne pensons pas qu'un tel objectif puisse être atteint dans le cadre d'une politique de réparation.

Celle-ci n'a jamais eu pour ambition de résoudre le problème définitivement, mais plutôt d'allouer une indemnité afin de compenser au mieux le préjudice subi.

Afin, que ces riverains ne se reposent effectivement sur un "matelas de billets" (2) il serait préférable d'envisager une politique de prévention, apte à résoudre réellement le problème de pollution et nuisances causé par les aéronefs.

(1) J. PLAIGNAUD, Bulletin ITA, avril 1976,
op. cit., p. 375.

(2) F. DERRIDA, S/ TGI Nice 9 déc. 1964, D 1965, p. 231.

Or nous avons pu facilement constater que la politique de réparation était non seulement inadaptée à ce type de phénomène écologique, mais de surcroît d'un coût particulièrement élevé tant pour la collectivité toute entière que pour les partenaires aéronautiques.

Il est grand temps, selon nous, d'élaborer une politique de prévention qui ne sacrifierait non plus la victime à l'autel de la technologie, mais qui se servirait de celle-ci pour diminuer les nuisances qu'elle supporte.

DEUXIEME PARTIE

DE LA NECESSITE D'ELABORER UNE POLITIQUE DE PREVENTION

Il semble maintenant tout à fait opportun d'envisager, sous un autre angle que celui de la réparation, le problème des dommages causés par les aéronefs à l'environnement.

Alors que certains auteurs dénoncent la fatalité du dommage écologique (1) et l'impuissance de la règle de droit à régler de façon satisfaisante pareil dommage, d'autres auteurs confirmant cette même opinion parlent plutôt de limites à la fonction préventive de réparation (2), aboutissant à la non-cessation du préjudice pour l'avenir.

En accord avec cette analyse de l'inadaptation des techniques de la responsabilité aux phénomènes de pollution et nuisances produits par les aéronefs, il nous paraît indispensable d'élaborer une politique de prévention susceptible de résoudre plus efficacement et dans l'intérêt de chaque partie, la situation conflictuelle.

La nécessité d'adapter notre arsenal juridique à la réalité nous a conduit à envisager un autre type de responsabilité fondé sur la présomption de faute et, de ce fait, plus adapté aux phénomènes écologiques provoqués par les nuisances des avions.

Cependant, la technique de la réparation, ne doit selon nous, être conçue que de façon subsidiaire et accidentelle.

Or, en matière de pollution et nuisances, le caractère permanent du préjudice, nous conduit à penser qu'il serait préférable d'envisager une politique de prévention, afin de supprimer, et non réduire, le préjudice à sa source.

Une telle politique de prévention ne peut se concevoir que par la prise en considération de ces problèmes par les pouvoirs publics, ainsi que par la mise en oeuvre de certaines actions individuelles.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 75.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 171.

TITRE I :

LA PRISE EN CONSIDERATION DE CES PROBLEMES PAR LES POUVOIRS

PUBLICS

L'élaboration d'une politique de prévention, ne peut se concevoir sans l'intervention des pouvoirs publics.

Le rôle de l'Etat sera différent, selon que l'on décide de recourir à la technique de l'utilité publique avant toute extension ou création d'aéroport, ou selon que l'administration cherche par des mesures législatives réglementaires et fiscales à régler la situation conflictuelle.

C'est ainsi que, par le recours à l'utilité publique, l'Etat devra se conformer à la légalité, alors que dans l'hypothèse suivante, il devra activement chercher à résoudre cette situation.

CHAPITRE I :

LE RECOURS A LA TECHNIQUE DE L'UTILITE PUBLIQUE LORS DE LA
CREATION OU DE L'EXTENSION D'UN AEROPORT

La victime devant subir le vacarme incessant provoqué par le trafic aéroportuaire, aurait davantage intérêt à s'orienter vers une politique de prévention, plutôt que de réparation.

A cet égard, il lui est possible de tenter de résoudre le problème à sa véritable source, c'est à dire celui de la création ou de l'extension de l'aérodrome.

C'est ainsi, qu'elle dispose de deux types d'actions lui permettant de tenter de résoudre, sinon de réparer la situation conflictuelle.

En premier lieu, il lui sera possible d'intenter éventuellement une action à priori, c'est à dire de contrôle de l'utilité publique, qui incitera de ce fait l'administration à respecter la légalité par le recours en annulation.

En second lieu, dans la mesure où cette action ne s'avère pas suffisante, il sera toujours possible à la victime d'intenter une action contre l'aéroport ou contre le concessionnaire de l'aérodrome.

Il s'agit dans ce cas, de l'action à posteriori, c'est à dire de l'action en indemnités du fait du dommage.

SECTION I :

L'ACTION A PRIORI, AVANT TOUTE DECISION D'ORDRE

ADMINISTRATIF

La création, le fonctionnement ou l'extension d'un aéroport de la part des pouvoirs publics, et la responsabilité de leur gestion sont des décisions d'ordre administratif.

Ces décisions constituant des actes administratifs, peuvent être soumises au contrôle des juridictions administratives.

L'Administration, en effet, ne peut pas agir arbitrairement, elle doit prendre des décisions selon des règles bien déterminées tant au niveau de la forme qu'à celui du fond.

Ainsi, sur recours des administrés, les juridictions administratives peuvent être amenées à annuler les décisions irrégulières.

Le juge administratif, lors de l'extension, du développement ou de la création d'un nouvel aéroport, sera dans certains cas amené à exercer un contrôle sur l'utilité publique de l'opération.

Toutefois, ce recours en annulation ne sera envisageable qu'après qu'une procédure d'utilité publique ait été suivie et qu'une déclaration d'utilité publique soit intervenue.

§ 1 LA PROCEDURE DE L'UTILITE PUBLIQUE

Préalablement à toute expropriation, trois actes administratifs sont nécessaires.

A cet effet, il sera utile, afin de déterminer si l'expropriation est réellement justifiée, de procéder à une enquête préalable.

Il conviendra ensuite de passer au stade de la déclaration d'utilité publique, pour aboutir enfin à l'arrêté de cessibilité qui permettra d'identifier l'immeuble dont l'expropriation est poursuivie.

I L'enquête préalable d'utilité publique

L'enquête préalable d'utilité publique va débiter par la constitution d'un dossier que l'autorité expropriante transmettra au Préfet.

Ensuite, l'enquête sera faite par un commissaire-enquêteur ou par une commission d'enquête (1).

Il convient donc d'examiner à ce stade, la constitution du dossier d'enquête, pour voir par la suite, l'ouverture et le déroulement de l'enquête.

(1) A. de LAUBADERE, Traité de droit administratif,
Paris LGDJ 1978, p. 237.

a) La constitution du dossier d'enquête

L'ordonnance du 23 octobre 1958 pose, dans son article premier, le principe d'une enquête préalable d'utilité publique (1).

La circulaire 58-75 du 10 décembre 1958, sur l'application de cette ordonnance, précise, à cet effet, que

"l'article premier impose, avant toute déclaration d'utilité publique, une enquête destinée à permettre de recueillir l'avis des collectivités, organismes et particuliers intéressés, sur l'utilité publique de l'opération projetée...

Il a semblé nécessaire, en effet, qu'avant de prendre l'acte solennel qu'est la déclaration d'utilité publique avec toutes les conséquences qu'elle comporte, non seulement pour la propriété privée, mais également pour les finances des collectivités intéressées, l'administration expropriante recueille tous les avis et observations susceptibles de l'éclairer sur l'intérêt public de l'opération projetée".

Aussi, "ces avis et observations" ne pourront être recueillis qu'à travers la constitution d'un dossier d'enquête, le plus complet possible (2), mais précisant surtout l'appréciation sommaire des dépenses, ainsi que la notice explicative indiquant en particulier l'objet de l'opération.

(1) JC. JACOUFY, La déclaration d'utilité publique, Thèse Paris II octobre 1971, p. 91.

(2) A. HOMONT, La réforme des enquêtes d'utilité publique préalables à la déclaration d'utilité publique, JCP 76 I 2806.

1) L'appréciation sommaire des dépenses

L'article 1er du décret du 6 juin 1959 précise que les plans relatifs aux travaux doivent être suffisamment précis (1).

De même cet article dispose que le dossier doit contenir une appréciation sommaire des dépenses (2).

La jurisprudence estime à cet égard que l'article 1er de ce décret

"n'impose ni l'établissement de devis détaillés ou de ventilation entre les diverses catégories de dépenses ou indemnités, ni d'un plan de financement rigoureux, mais seulement d'un document fixant l'ordre de grandeur approximatif des divers éléments du projet, le montant probable des opérations de construction et le prix d'achat des terrains" (3).

-
- (1) A. HOMONT, Expropriation pour cause d'utilité publique, Juris-classeur administratif 1976, Fascicule 400, p. 16.
- (2) A. HOMONT, Note s/ Conseil d'Etat Ass. 28 mai 1971, Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération de défense des personnes concernées par le projet "ville nouvelle est", JCP 1971 II 16873.
- (3) Tribunal administratif de Toulouse 21 juin 1974
Tarlier et autres : Rec. Lebon, p. 736,
AJDA 1976, p. 198, obs. BOYON - NEUWELAERS
confirmé par CE. Ass. 5 mars 1976, req. n° 95488.

C'est ainsi que cette appréciation doit nécessairement refléter le coût réel de l'opération.

A cet égard, ne serait pas conforme à l'esprit du décret, le dossier d'enquête d'utilité publique, qui mentionnerait une dépense manifestement très inférieure au coût réel de l'opération (1), ou bien qui ne procéderait pas à une appréciation raisonnable du coût réel de l'opération envisagée ou même qui ne ferait pas état de renseignements récents, l'enquête étant intervenue cinq ans auparavant (2).

C'est ce que M. JACOUFY note lorsqu'il écrit que

"de tels changements dans les conditions de réalisation de l'opération ne permettraient pas aux intéressés d'apprécier justement le coût des travaux nécessaires à sa réalisation (3).

De même, il faut éventuellement tenir compte de ce que l'appréciation sommaire des dépenses risque d'être affectée par les augmentations actuelles des prix (4).

(1) Conseil d'Etat, 11 mai 1951, Le Marchand,
Rec. Lebon, p. 262.

(2) Conseil d'Etat 23 janvier 1952, Cosnard,
Rec. Lebon, p. 48.

(3) JC. JACOUFY, op. cit., p. 103.

(4) Conseil d'Etat 7 janvier 1976, Epoux Bigois et autres,
req. n° 99 329 à 99 331.

Devant une telle variété de décisions, force est de constater le manque de précision sur la nature des renseignements que les juridictions administratives estiment être nécessaires à l'établissement du coût réel de l'opération.

Il est, à ce propos, facile d'imaginer les difficultés qui vont se poser sur le plan d'une appréciation sommaire des dépenses, en ce qui concerne la création d'un nouvel aéroport.

Le nombre de personnes touchées directement ou indirectement, la diversité des situations, le coût difficilement calculable de la réalisation des travaux rendra cette "appréciation sommaire des dépenses" d'autant plus délicate.

C'est ainsi que M. le Commissaire du Gouvernement Braibant note à juste titre l'importance de cette procédure, qui aurait dû permettre d'éviter le gouffre des abattoirs de La Villette (1).

Mais à côté de "l'appréciation sommaire des dépenses", le dossier doit également comprendre une "notice explicative".

(1) CE 28 mai 1971 "Arrêt ville nouvelle-Est",
Rec. Lebon 1971, p. 419,
Concl. Commissaire du Gouvernement Braibant.

2) La notice explicative

Le décret du 6 juin 1959 apporte peu de précisions sur le contenu de cette notice.

Toutefois, il semble indiquer, qu'elle doive mentionner l'objet de la réparation.

Le but de cette notice est d'amener la personne expropriante à faire un véritable exposé des motifs de l'opération, de façon à en souligner la nécessité, l'urgence, l'intérêt pour la collectivité, et pour le transport aérien en particulier.

Cette ébauche de l'utilité publique doit, en réalité compléter utilement les documents purement techniques exigés, tel le plan général des travaux, qui, par leur rigueur, ne constituent pas une justification de l'opération.

A cet égard selon M. JACOUFY (1)

"la notice explicative doit combler cette lacune, préciser la philosophie, la finalité de l'expropriation".

En réalité, il semble que la jurisprudence n'opère pas de distinction entre "la notice explicative" prévue au paragraphe I 1er alinéa du décret du 6 juin 1959 et "les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants" mentionnées au paragraphe I 4è alinéa du même décret (2).

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 108.

(2) Conseil d'Etat 15 juillet 1964, Ville de Lisieux, Rec. Lebon, p. 427.

Or, pareille confusion paraît regrettable dans la mesure où elle aboutit à dénier tout intérêt à cette notice explicative.

Cette imprécision quant au contenu de la notice, rend la tâche du juge administratif plus délicate du seul fait qu'on laisse dans l'ombre la finalité de l'expropriation.

Néanmoins, après avoir constitué son dossier, l'expropriant devra l'adresser au préfet, afin qu'il soit soumis à l'enquête.

Au niveau de cette phase active, il convient d'étudier maintenant, l'ouverture de l'enquête, ainsi que son déroulement.

b) L'ouverture et le déroulement de l'enquête

Alors que la phase de la constitution du dossier ne permettait pas à la victime de participer à la discussion, par contre dès l'ouverture de l'enquête, le débat s'instaure entre l'expropriant et la victime.

1) L'ouverture de l'enquête

Cette phase de l'enquête présente des avantages à la fois pour la victime, mais également pour l'expropriant (1).

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 126.

L'ouverture de l'enquête va permettre à quiconque est intéressé, d'étudier en détail le dossier précédemment constitué, afin de pouvoir, le cas échéant, relever le moyen qui lui permettra d'en tirer parti en vue d'annuler l'opération envisagée.

Toutefois, cette période d'approfondissement de l'utilité publique n'est pas unilatérale.

En effet, l'expropriant au cours de cette enquête d'utilité publique, pourra légitimement, modifier son point de vue et de ce fait abandonner son projet.

L'Administration pourrait ainsi très bien s'apercevoir des inconvénients majeurs qu'occasionnerait pour les riverains trop nombreux, la création d'un aéroport à cet endroit, et décider au cours de l'enquête, d'abandonner cet objectif.

Cependant, il convient de préciser que le plus souvent cette enquête permettra davantage à la victime de trouver des armes, qu'à l'Administration de changer de position.

Aussi c'est au commissaire-enquêteur qu'il incombera de présenter des conclusions sur l'utilité publique des travaux ou acquisitions demandées.

Ces conclusions permettraient à l'Administration de prendre définitivement parti sur la suite à donner à ce projet d'extension ou de création d'aéroport.

Néanmoins, avant toute chose, il importe que chaque intéressé soit averti de l'ouverture de l'enquête afin de pouvoir présenter au commissaire enquêteur, toutes les observations utiles à la clarification du débat.

Mais celles-ci ne pourront être présentées qu'au moment du déroulement de l'enquête.

2) Le déroulement de l'enquête

En matière de création ou d'extension d'aéroport, il se peut que l'opération touche plusieurs communes (1).

A cet égard, l'article 5 du décret du 6 juin 1959 dispose que dans pareille situation

"l'enquête s'ouvre soit à la préfecture, soit à la sous-préfecture, soit à la mairie d'une des communes sur les territoires desquelles l'opération est projetée".

Dans cette hypothèse, l'enquête répondra à un double objectif : celui de l'efficacité, en concentrant dans un seul endroit les renseignements touchant l'opération ; celui de l'information, en distribuant les dossiers d'enquête à travers toutes les municipalités concernées.

Aussi, afin de permettre aux administrés de consigner leurs observations sur l'opération projetée (2), il convient de leur donner le temps matériel nécessaire pour consulter le ou les dossiers mis à leur disposition.

De ce fait, l'enquête ne pourra être inférieure à quinze jours, ni supérieure à trente jours (3).

(1) A. HOMONT, L'expropriation pour cause d'utilité publique, Librairies techniques 1975, p. 33.

(2) JC. JACOUFY, op. cit., p. 150.

(3) A. HOMONT, Expropriation pour cause d'utilité publique, Juris-classeur administratif, Fasc. 400 1976, p. 19.

Il résulte de cette durée limitée, que le délai de quinze jours ne pourra commencer à courir que lorsque toutes les formalités concernant les avertissements tant individuels que collectifs adressés aux parties auront été remplis.

De même, la limitation de trente jours permettra d'éviter la paralysie de la procédure d'expropriation par une enquête qui ne cesserait de durer.

A compter de ce délai, le commissaire enquêteur va clôturer l'enquête en signant le registre d'enquête d'utilité publique.

Dès lors, il devra transmettre le registre à la mairie de la commune concernée, et lui faire part de ses conclusions dans les trois jours à compter de la clôture.

Toutefois, il sera possible de procéder à des consultations complémentaires pendant le laps de temps s'écoulant après la clôture de l'enquête.

Aussi est-ce à partir de la clôture définitive que devra ou non intervenir la déclaration d'utilité publique.

Il importe de souligner que l'enquête préalable d'utilité publique présente le gros avantage pour la victime de mettre l'expropriant face à ses responsabilités, et d'éviter au maximum une décision catastrophique à de nombreux égards (1).

L'acte déclaratif d'utilité publique, s'il est pris, constituera le premier acte de la procédure d'expropriation.

(1) Conseil d'Etat, Assemblée 28 mai 1971,
Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération
des personnes concernées par le projet actuellement
dénommé "Ville nouvelle Est", D 1972, p. 200,
Note J. LEMAZURIER.

II L'acte déclaratif d'utilité publique

La procédure d'enquête d'utilité publique s'étant déroulée dans les délais légaux, l'expropriant pourra, dans la mesure où il le souhaite, prendre un acte déclaratif d'utilité publique afin de procéder à l'expropriation.

Mais à ce niveau, se pose en premier lieu le problème de la détermination de l'autorité compétente pour prononcer l'utilité publique.

Ensuite, la déclaration d'utilité publique aura, pour conséquences de produire certains effets à l'égard de l'attitude de l'expropriant (1).

- a) La détermination de l'autorité compétente pour prononcer l'utilité publique

En matière de déclaration d'utilité publique, les règles de répartition des compétences ont été modifiées par deux décrets du 29 février 1972.

Toutefois, le principe pour déclarer l'utilité publique, demeure comme auparavant le décret en Conseil d'Etat.

Mais l'utilité publique peut également être prononcée par arrêté ministériel ou par arrêté préfectoral.

(1) A. HOMONT, op. cit., Lib. techn. 1975, p. 41.

1) La déclaration par décret en
Conseil d'Etat

En vertu des dispositions de l'article 2 de l'Ordonnance du 23 octobre 1958, il résulte que lorsque le commissaire enquêteur aura émis un avis défavorable à l'encontre de l'opération envisagée, il sera nécessaire de déclarer l'utilité publique de celle-ci par décret en Conseil d'Etat.

Cette garantie d'objectivité favorable à la victime, reflète par là, l'importance accordée au rôle et à l'opinion du commissaire enquêteur.

Cependant, il peut être objecté que le Conseil d'Etat ne saurait en aucun cas donner des ordres express à l'Administration (1).

Néanmoins, il est évident que le gouvernement sera enclin à suivre cet avis du Conseil d'Etat, et ne passera outre qu'à condition de justifier réellement sa position.

A cet égard, il semble donc que cette procédure d'utilité publique aboutissant à l'acte déclaratif reflète bien l'esprit préventif qui est nécessaire à une réelle protection des riverains des futurs aérodromes.

(1) Colloque de Soisy S/ Montmorency du 16 avril 1974,
Fédération nationale contre la nuisance des avions,
Présidence du Docteur J. Billiottet,
Allocution de Maître Goutet, Avocat au Conseil d'Etat
et à la Cour de cassation, p. 25.

Or, comme le souligne M. JACOUFY (1),

"les tribunaux administratifs, comme le Conseil d'Etat, sont encombrés et les litiges portés devant eux ne reçoivent une solution qu'après la fin de la procédure d'expropriation. Le transfert de propriété est opéré depuis longtemps, les immeubles détruits. Le mal est accompli, et l'octroi de dommages intérêts ne le répare qu'imparfaitement".

Mais si le décret en Conseil d'Etat est imposé en cas d'avis défavorable, l'Administration a toujours la possibilité de prononcer l'utilité publique par ce moyen, quelle que soit l'autorité qui aurait été légalement compétente.

La jurisprudence (2) confirme cette possibilité en déclarant

"que, dès lors que l'avis du commissaire enquêteur ayant été favorable, la déclaration d'utilité publique aurait dû être prononcée par arrêté préfectoral et non par décret en Conseil d'Etat".

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 171.

(2) Conseil d'Etat 12 avril 1967,
Société nouvelle des entreprises d'hôtels et autres,
Rec. Lebon, p. 154.

Il convient également de préciser que le décret n° 59-680 du 19 mai 1959,

"rendant obligatoire la déclaration d'utilité publique par décret en Conseil d'Etat pour certaines opérations en raison de leur importance, même si les conclusions du commissaire enquêteur étaient défavorables",

a été abrogé par le décret n° 72-195 du 29 février 1972 (1).

Or, en réalité ce dernier décret reprend les termes de celui qu'il abroge, mais en apportant quelques modifications et plus exactement en supprimant les aérodromes de catégorie B.

De ce fait, ne peuvent être déclarées d'utilité publique, par décret en Conseil d'Etat, que les expropriations en vue de travaux de création ou d'établissements d'aérodromes de catégories A et B (2).

Toutefois la jurisprudence a estimé que des travaux réalisés sur un aérodrome de catégorie A qui ont pour objet son extension et son aménagement ne constituent pas une "création" au sens du décret.

Ainsi, la déclaration d'utilité publique a pu valablement avoir été faite par le préfet (3).

- - - - -

(1) A. HOMONT, op. cit., Juris-classeur administratif, Fasc. 400, p. 22.

(2) A. Ch. DEGRAVE, Le statut des aérodromes en droit français et en droit anglais, Thèse Paris 1971, p. 51.

(3) Conseil d'Etat 16 avril 1975,
Société alsacienne des sables et de graviers,
Rec. Lebon, p. 236.

2) La déclaration par arrêté ministériel
ou par arrêté préfectoral

Pour que le ministre ou le préfet soient compétents, il faut que les conclusions du commissaire enquêteur soient favorables et qu'il ne s'agisse pas de travaux d'établissement ou de création d'aérodrome de catégorie A (1).

A cet égard, l'utilité publique pourra toujours être prononcée par arrêté ministériel si le commissaire enquêteur a émis un avis favorable, mais seulement pour certaines opérations énumérées par décret.

De même lorsque l'emprise, afin de créer ledit aérodrome, comporte une parcelle du domaine public, la déclaration devra être contresignée par l'autorité compétente, du fait qu'il ne s'agit pas d'une expropriation, mais d'un changement d'affectation (2).

Mais l'utilité publique pourra également être prononcée par arrêté préfectoral pour toutes les autres opérations qui ont donné lieu à un avis favorable du commissaire enquêteur si les biens expropriés sont situés sur le même département.

Dans la mesure où ceux-ci se trouveraient répartis sur plusieurs départements, elle serait prononcée par arrêté interpréfectoral.

De ce fait, on peut poser en principe, que la compétence du préfet est une compétence résiduelle (3).

(1) A. HOMONT, op. cit., Juris-classeur adm. Fasc. 400, p. 22.

(2) A. HOMONT, op. cit., Libr. techn., p. 40.

(3) JC. JACOUFY, op. cit., p. 181.

Il sera donc compétent, toutes les fois que les conclusions du commissaire enquêteur ont été favorables et que la loi n'a pas expressément attribué compétence au ministre ou au premier ministre.

Mais l'acte déclaratif d'utilité publique, une fois prononcé par l'autorité compétente, va produire certains effets.

Cependant, ceux-ci ne se traduiront pas nécessairement par une obligation d'exproprier.

b) Les effets de la déclaration d'utilité publique

A première vue, il semblerait qu'après avoir fait prononcer la déclaration d'utilité publique par l'autorité compétente, l'administration soit obligée d'exproprier.

Or, en réalité, elle demeure tout à fait libre d'exproprier ou non.

1) La non-obligation d'exproprier

Il ne serait pas convenable de confondre la notion de "déclaration " avec celle "d'obligation".

A ce titre, il ne saurait être fait grief à l'Administration d'avoir abandonné ultérieurement d'opération.

Effectivement, un tel revirement de position peut à première vue surprendre.

En effet, le propriétaire sur qui pesait cette menace d'expropriation, a pu, dans certains cas, subir un préjudice.

Le problème se pose donc de savoir si l'Etat est responsable de ce préjudice causé du fait de l'abandon du projet.

La jurisprudence (1) a tiré la conséquence de cette situation en admettant l'indemnisation du propriétaire sur la base de la rupture de l'égalité des citoyens devant les charges publiques.

Néanmoins, cet arrêt a déclaré également, qu'il était nécessaire que l'abandon de l'expropriation intervienne assez longtemps après la déclaration d'utilité publique, et que le dommage subi par le propriétaire soit exceptionnellement grave et présente, de ce fait, un caractère spécial.

Toutefois, il semblerait que cette jurisprudence s'appliquera vraisemblablement moins fréquemment, depuis l'intervention du projet de loi complémentaire à la loi d'orientation foncière qui permet ainsi au propriétaire de demander à l'Administration, l'acquisition de son bien à l'expiration d'un délai de trois ans, à compter de la déclaration d'utilité publique.

En revanche, en cas de décision d'expropriation, d'autres problèmes susceptibles d'être posés, doivent être envisagés.

2) La décision d'exproprier

L'hypothèse où l'administration souhaiterait persévérer dans sa décision d'exproprier, entraîne certaines conséquences quant au délai pour la réaliser.

(1) Conseil d'Etat 23 décembre 1970, Farsat,
AJDA 1971 96, Conclusions KAHN.

A cet égard, il n'y aura aucune limite de délai, si la déclaration d'utilité publique est intervenue par décret en Conseil d'Etat.

En revanche, le délai ne peut excéder cinq ans si la déclaration est intervenue par arrêté ministériel, préfectoral ou interpréfectoral.

Mais il sera de dix ans lorsque l'opération est prévue aux projets d'aménagements approuvés, aux plans d'urbanisme approuvés, et aux plans d'occupation des sols approuvés.

Il est par ailleurs à noter que le délai pourra être prorogé, une seule fois, s'il est au plus égal à cinq ans, par décret en Conseil d'Etat.

Cependant, une telle procédure a pour conséquence de bloquer le bien du propriétaire.

C'est pourquoi, le projet de loi complémentaire à la loi d'orientation foncière, prévoit en faveur des expropriés que le propriétaire concerné, a la faculté de demander à l'Administration d'acquérir son bien après trois ans à compter de la déclaration d'utilité publique.

Mais la déclaration d'utilité publique prévoit, également, que le bien devra recevoir une certaine destination.

De ce fait, l'Administration qui aurait décidé de construire un aéroport, alors qu'elle avait prévu dans la déclaration d'utilité publique de construire un parc naturel, ne saurait être autorisée à le faire.

L'Administration s'engage en effet, par là à respecter la destination prévue, sinon l'intérêt de toute la procédure d'utilité publique est du même coup anéanti.

Comme nous pouvons aisément le constater, la procédure d'utilité publique permet donc à la victime de se prémunir, en quelque sorte, contre la toute puissance de l'Etat.

Celle-ci trouve ses limites dans la notion d'utilité publique.

Aussi, cette technique juridique permet-elle, à ceux qui s'opposent à l'expropriation, de façon légale, et en vertu d'un droit, de faire annuler le cas échéant la déclaration d'utilité publique.

§ 2 L'ANNULATION DE LA DECLARATION d'UTILITE PUBLIQUE

L'acte déclaratif d'utilité publique est un acte administratif susceptible d'un recours pour excès de pouvoir dans les conditions ordinaires.

Aussi, les moyens d'annulation permettant d'exercer les voies de recours contre la déclaration d'utilité publique sont multiples, et produisent certains effets.

I Les voies de recours contre la déclaration d'utilité publique

Le juge de la légalité va devoir opérer un contrôle de légalité, c'est à dire qu'il contrôlera si l'acte a bien été pris par une autorité compétente et selon les formes prescrites, ou si le contenu de cet acte est bien conforme au droit.

A cet égard, il exercera un contrôle objectif et subjectif de la légalité.

a) Le contrôle objectif de la légalité

Selon le Professeur VEDEL (1) il conviendrait de distinguer en ce qui concerne les moyens d'annulation entre le contrôle formel qui comprendrait, l'incompétence et le vice de forme, et le contrôle matériel qui comprendrait la violation de la loi et le détournement de pouvoir.

Or si nous reprenons cette distinction sous un autre angle, on remarque que le juge se livre à un contrôle objectif sur l'incompétence, le vice de forme et la violation de la loi, alors qu'il s'agira d'un contrôle subjectif en ce qui concerne le détournement de pouvoir.

Il convient donc tout d'abord de séparer le contrôle objectif formel du contrôle objectif matériel.

1) Le contrôle objectif formel

Nous avons vu précédemment les effets attachés à la détermination de l'autorité compétente pour prononcer l'utilité publique.

Or, dans le cas du contrôle objectif de la légalité, il y aura incompétence dans la mesure où l'autorité qui a agi pour prendre la déclaration d'utilité publique n'était pas celle que la loi désignait (2).

Dans ce cas le juge sanctionnera l'incompétence en vertu de l'article 2 de l'ordonnance du 23 octobre 1958.

- - - - -

(1) G. VEDEL cité par JC. JACOUFY, p. 233.

(2) A. HOMONT, op. cit., Juris-classeur administratif, Fasc. 400, p. 26.

C'est ainsi que serait considérée comme nulle la déclaration de l'utilité publique par le préfet dans la mesure où l'enquête du commissaire enquêteur serait défavorable.

De même en cas de vice de forme il doit y avoir annulation.

Toutefois, la jurisprudence du Conseil d'Etat ne prononce l'annulation que lorsque le vice de forme atteint une formalité substantielle, indispensable à la régularité de l'acte.

Ceci s'explique par le fait que les expropriés ont toujours essayé par tous moyens de faire prononcer l'annulation des actes déclaratifs d'utilité publique, alors que certains de leurs moyens s'avèrent tout à fait infondés (1).

Le Conseil d'Etat refuse ainsi de sanctionner une illégalité qui n'a pas eu d'influence sur la décision d'expropriation.

Selon M. JACOUFY, cette jurisprudence doit être approuvée car un formalisme trop rigoureux risquerait d'annuler une procédure qui resterait pourtant d'utilité publique (2).

Cependant, le Conseil d'Etat n'hésitera pas à relever l'irrégularité lorsque celle-ci fait grief à l'Administration (3).

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 239.

(2) Conseil d'Etat 3 octobre 1969, Demoiselle Forest, Droit administratif 1969 n° 326.

(3) PL. JOSSE, L'intérêt de l'enquête publique en matière d'expropriation, DS 1972 Chron. XXVI, p. 162.

Mais à côté du contrôle objectif formel, le juge exerce également un contrôle objectif matériel revenant à annuler pour violation de la loi.

2) Le contrôle objectif matériel

Le contrôle objectif matériel va permettre au juge de l'excès de pouvoir de sanctionner la violation de la loi.

Cette violation de la loi spécifique à l'expropriation est un moyen "relativement rare, et, en tout cas, délicat à saisir" (1).

Or, la loi de l'expropriation se ramenant au concept d'utilité publique, il convient pour cerner les contours de la violation de la loi d'analyser la notion d'utilité publique.

En effet, comme le souligne à juste titre, M. HOMONT, cette notion est "essentiellement mouvante, fluide et particulièrement vaste".

L'étude de cette notion capitale, révèle une certaine transformation de sa nature, reposant davantage sur le concept nouveau d'intérêt économique, et dépassant ainsi l'opposition traditionnelle entre intérêt général et intérêt privé (2).

En réalité, le souci économique n'a jamais été totalement absent du droit de l'expropriation.

Toutefois, la considération du coût économique, loin d'avoir une incidence sur la légalité de l'utilité publique, servait à renseigner les intéressés sur le coût de l'opération.

(1) A. HOMONT, op. cit., Lib. techn., p. 49.

(2) Conseil d'Etat, Sieur Paul Grimaldi et autres, CJEG, p. 2, n° 286 janvier 1975.

En revanche, aujourd'hui la jurisprudence semble exercer un contrôle extensif de l'utilité publique c'est à dire de la violation de la loi.

C'est ainsi que le Conseil d'Etat (1) a décidé par un arrêt d'assemblée du 23 janvier 1970 que l'Administration avait l'obligation de faire figurer au dossier d'enquête une estimation sommaire des dépenses, ce qui permettrait au juge d'apprécier par rapport à la rentabilité de l'affaire, l'utilité publique du projet.

A cet égard, il serait possible en ce qui concerne la création d'un aérodrome ou d'un aéroport, de faire prendre en considération par le juge les inconvénients d'ordre social et financier (2).

Cette prise de conscience par le juge du coût financier concernerait tant le coût de l'opération en soi, que les préoccupations d'ordre économique concernant le calcul du coût social du bruit des avions, pour l'implantation des aérodromes.

(1) Conseil d'Etat, Epoux Neel 23 janvier 1970,
AJPI 1970 238, Concl. BAUDOUIN,
AJDA 1970 298, Note HOMONT.

(2) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit, LGDJ 1975, p.81.

C'est ainsi qu'un autre arrêt d'assemblée a contribué à préciser cette notion d'utilité publique avec précision et certitude (1).

Cet arrêt "Ville nouvelle Est" dépasse la simple recherche du critère économique traditionnel de l'utilité publique pour prendre également en considération "le coût social" de l'opération.

(1) Conseil d'Etat, Assemblée 28 mai 1971,
Ministre de l'équipement et du logement c/ Fédération
de défense des personnes concernées par le projet
actuellement dénommé "Ville nouvelle Est",
AJDA 1971, p. 404 et 463, Concl. Braibant,
Obs. Labettoulle - Cabanes,
Rec. Lebon 1971, p. 410, Concl. Braibant,
RDP 1972, p. 454, Note WALINE,
DS 1972, p. 195, Note J. LEMASURIER,
JCP 1971 II 16873, Note HOMONT,
CJEG mars 1972 n° 255, p. 38, Note VIROLLE.

Le Commissaire du gouvernement Braibant dans ses conclusions sur cet arrêt avait même déclaré que :

"Ce n'est pas seulement le coût financier de l'opération qui doit être pris en considération, mais aussi ce que l'on pourrait appeler, d'une façon générale, son coût social ; à un moment où il est beaucoup question, et à juste titre d'environnement et de cadre de vie, il faut éviter que des projets, par ailleurs utiles, viennent aggraver la pollution ou détruire une partie du patrimoine naturel et culturel du pays.

La tentation est grande de sacrifier la tranquillité des habitants d'une banlieue à un aéroport, la forêt de Fontainebleau à une autoroute ou les pavillons Baltard à une station de métro. Il importe que, dans chaque cas, le pour et le contre soient pesés avec soin, et que l'utilité publique de l'opération ne masque pas son éventuelle nocivité publique".

Il en résulte que cette jurisprudence revêt une extrême importance pour les victimes d'un futur aéroport, dans la mesure où comme le souligne M. HOMONT (1), cet arrêt "Ville nouvelle Est"

"va à la fois au delà des considérations d'intérêt économique, et en deça, puisqu'il demeure dans le cadre classique de l'opposition entre les intérêts privés et l'intérêt public".

(1) A. HOMONT, op. cit., Lib. techn., p. 27.

De même dans l'arrêt du Conseil d'Etat du 20 octobre 1972 (1), la Haute Assemblée n'a pas craint après avoir reconnu "l'intérêt" du projet, dont elle s'interdisait d'apprécier l'opportunité, de dissocier les divers éléments de celui-ci, alors qu'elle a estimé que pour certains d'entre eux leur création porterait atteinte à l'intérêt général, et aurait pour effet d'entacher d'illégalité la déclaration d'utilité publique.

Désormais, "la notion d'utilité publique" ne se définira plus en fonction de l'objet administratif de l'opération, mais eu égard à la mise en balance de l'utilité de l'opération en considérant l'atteinte à la propriété privée, le coût financier et les conséquences d'ordre social (2).

Il est donc permis de considérer que cette notion "d'utilité publique" telle qu'elle résulte de la jurisprudence est susceptible d'englober les phénomènes de pollutions et nuisances causés par les aéronefs qui utilisent quotidiennement l'aérodrome voisin (3).

-
- (1) Conseil d'Etat, Assemblée 20 octobre 1972,
Société civile Sainte Marie de l'Assomption,
. CJEJG mars 1973 n° 266, p. 60, Note VIROLLE,
. JCP 73 II 17469, Note B. ODENT,
. RDP 73, p. 843, Concl. Commissaire du gouvernement
MORISOT,
. Rec. Lebon 1972, p. 657, Concl. Commissaire du
gouvernement MORISOT.
- (2) A. de LAUBADERE, Traité de droit administratif,
LGDJ 1978, p. 236.
- (3) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
LGDJ 1975, p. 81,
Conseil d'Etat 26 octobre 1973, Sieur Grassin,
Rec. Lebon, p. 598.

Selon M. LAMARQUE,

"sur le plan technique, les dispositions générales de l'ouvrage à adopter dès les premières études, doivent être dictées par le souci d'occasionner une moindre gêne aux populations riveraines ; l'orientation des pistes, notamment peut être déterminée dans cet esprit, sans parler du choix du site, qui doit être effectué avec discernement" (1).

Mais, le juge administratif exercera également un contrôle subjectif de la légalité, bien que ce moyen n'ait pas la faveur de la jurisprudence.

b) Le contrôle subjectif de la légalité

D'une manière générale, ce moyen est fréquemment invoqué mais semble rarement admis par la jurisprudence (2) qui cherche seulement à concilier "intérêt général" et "utilité publique".

(1) . JO 27 novembre 1973, p. 12619, cité par J. LAMARQUE, voir le décret du 23 novembre 1973 déclarant d'utilité publique les travaux de réaménagement de l'aérodrome de Toussus le Noble (Yvelines),
 . JO AN. 17 mars 1973, p. 614 n° 23472 à propos de l'aéroport de Roissy en France,
 . JO Sénat 4 avril 1973, p. 157 n° 11416.

(2) A. HOMONT, op. cit., Lib. techn., p. 50.

1) Les raisons de la position restrictive
de la jurisprudence

Le moyen tiré du détournement de pouvoir de l'Administration ne paraît pas avoir reçu les faveurs de la jurisprudence (1).

En effet, le juge hésite souvent à reconnaître le détournement de pouvoir commis à l'occasion de l'acte déclaratif d'utilité publique.

C'est ainsi que l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 janvier 1967 (2), mérite, comme le souligne M. HOMONT, une particulière attention dans la mesure où il censure le détournement de pouvoir, ce qui s'avère très rare en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Pareille jurisprudence s'explique du fait de la difficulté que rencontre le juge administratif à séparer le critère du détournement de pouvoir de la notion d'utilité publique.

Or, dans certaines circonstances, le juge administratif va se trouver devant une situation embarrassante.

A cet égard, il se peut que l'Administration expropriante ait agi de façon à avantager l'intérêt financier de telle commune, ou bien l'intérêt propre d'un haut personnage politique, tout en satisfaisant à la notion d'intérêt public.

De ce fait le problème se pose de savoir quelle doit être l'attitude du juge ?

Il s'avère qu'en réalité, la jurisprudence du Conseil d'Etat a entendu ne pas s'écarter de l'objet principal sur lequel elle est appelée à statuer.

(1) A. HOMONT, op. cit.

(2) Conseil d'Etat 6 janvier 1967 Boucher,
JCP 1967 II 15121, Note A. HOMONT.

C'est ainsi qu'elle cherchera uniquement à déterminer si l'utilité publique de l'opération n'est pas viciée, et confèrera un caractère subsidiaire au détournement de pouvoir considéré isolément.

Autrement dit, il semblerait que le juge doive se livrer à l'analyse de l'utilité publique, et refuser de sanctionner le détournement de pouvoir dans la mesure où l'opération se justifie par son importance, son intérêt et son urgence (1).

Une telle jurisprudence aboutit, en réalité, au contrôle subjectif de l'intérêt général.

2) Le contrôle de l'intérêt général

Le rôle du juge de la légalité se ramène ainsi au simple fait de savoir si le but de l'expropriant a bien été de satisfaire réellement l'intérêt général.

A cet égard, il est possible d'imaginer qu'un acte déclaratif d'utilité publique ait été prononcé par l'autorité compétente, afin de favoriser directement telle structure économique implantée juste à côté du futur aéroport et qui en retirerait un avantage direct du fait de son activité.

La solution d'une telle hypothèse différerait selon les conditions réelles de la situation.

Nul, ne saurait contester, que si était déclaré d'utilité publique la création d'un aéroport, alors que seule l'entreprise du maire ou de quelques autres personnes en tire profit, l'annulation de l'acte serait sans nul doute prononcée.

(1) Tribunal administratif de Pau 30 juin 1965,
Société immobilière de la Nivelle,
AJDA 1966 II 172.

En revanche, il semble que le problème serait tout autre si l'aéroport, outre l'intérêt qu'il procure à cette personne, revêtait également un caractère d'utilité publique indéniable.

Dans une telle circonstance il est probable que l'utilité publique serait confirmée puisque la création de l'aéroport semblerait se confondre avec l'intérêt général.

Ainsi, l'étude du contrôle subjectif de la légalité aboutit à créer pour l'administré une certaine incertitude (1).

Certes, il est facile de déterminer si l'acte déclaratif d'utilité publique est ou non conforme à l'intérêt général.

Toutefois, il est délicat d'affirmer que tel moyen sera considéré par la jurisprudence, comme constitutif d'un détournement de pouvoir.

Or, pareille incertitude ne facilite pas le recours en annulation des futurs riverains d'un aéroport qui chercheraient à s'appuyer sur la notion de détournement de pouvoir.

Néanmoins, en cas d'annulation de la déclaration de l'utilité publique, certains effets vont en découler.

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 258.

II Les effets de l'annulation de la déclaration de l'utilité publique

L'intérêt de l'annulation de l'acte déclaratif d'utilité publique réside, dans le fait pour l'exproprié, de rentrer en possession ou d'éviter la dépossession de son bien (1).

Cet avantage touchant directement l'exproprié ne concerne qu'indirectement le riverain de l'aéroport.

Toutefois dans certains cas, la procédure poursuivie devant les juridictions administratives ne pourra apporter au plaideur qu'une satisfaction morale.

A cet effet, l'annulation se révélera différente selon les cas.

a) Les effets nuancés de l'annulation

En matière d'expropriation, la phase active se poursuit devant le juge judiciaire.

Aussi, les conséquences de l'annulation se révéleront différentes selon que l'ordonnance d'expropriation est devenue définitive ou non.

(1) JC. JACOUY, op. cit., p. 274.

1) Cas où l'ordonnance d'expropriation
n'est pas encore définitive

Pour mieux saisir l'importance relative aux effets de l'annulation, il convient de bien préciser le rôle des deux ordres de juridictions.

A cet égard, il faut rappeler que l'ordonnance d'expropriation est prise par le juge judiciaire.

De la sorte, si l'ordonnance d'expropriation n'a pas encore été rendue par ce juge, il ne sera plus possible de la prendre, du fait de l'annulation de la déclaration d'utilité publique survenue entre temps.

De même, si cette ordonnance d'expropriation a été rendue, l'exproprié ayant aussitôt saisi la Cour de cassation, celle-ci du fait de l'annulation de l'acte déclaratif, doit l'annuler, car elle manque ainsi de base légale (1).

Cependant, l'éventualité d'une annulation, ne peut autoriser le juge judiciaire compétent pour l'expropriation à différer la prise de l'ordonnance d'expropriation, en raison de l'effet non suspensif du recours en annulation à moins d'une décision du juge de l'excès de pouvoir ordonnant le sursis à exécution de la décision attaquée (2).

De ce fait, tant que l'ordonnance d'expropriation n'est pas devenue définitive, l'annulation de la déclaration d'utilité publique entraîne la nullité de toute la procédure postérieure.

- - - - -
(1) Cassation Ch. expropriations 9 décembre 1965, Neau
Bulletin de la Cour de cassation 1965, p. 116.

(2) Cass. com. 6 février 1956, Bull. civil III, p. 48.

2) Cas où l'ordonnance d'expropriation a été rendue

Là encore, le même schéma doit automatiquement nous revenir à l'esprit.

C'est ainsi que le propriétaire victime d'une expropriation imminente, peut avoir saisi la juridiction administrative d'un recours pour excès de pouvoir afin d'annuler l'acte déclaratif d'utilité publique.

Mais, force est de constater qu'en procédure administrative le recours pour excès de pouvoir n'est pas suspensif.

De ce fait, l'administration pourra en toute impunité poursuivre l'expropriation malgré le recours, et demander au juge judiciaire, une ordonnance d'expropriation afin d'opérer le transfert de propriété.

Il est ainsi possible que l'ordonnance d'expropriation devienne définitive du fait du rejet par la Cour de cassation du pourvoi formé contre elle ; ou bien que l'exproprié n'ait pas, pour certains motifs, jugé utile de former un recours contre cette ordonnance.

Dans une pareille hypothèse, l'on aboutit à une situation paradoxale dans la mesure où les travaux de construction peuvent avoir lieu du fait de l'ordonnance d'expropriation, alors qu'il semble que la procédure d'utilité publique, soit entachée d'illégalité.

A cet égard, la jurisprudence a eu récemment l'occasion de prendre position (1).

(1) Tribunal administratif de Marseille,
Jugement du 6 mai 1977, Recours introduit par la
Fédération nationale contre la nuisances des avions,
Bulletin de l'ADNAP (Association pour la défense contre
les nuisances des aéroports du Nord de Paris),
Note A. NICOLON, p. 1.

En effet le Tribunal administratif de Marseille par un jugement en date du 6 mai 1977, a rendu une décision qui va incontestablement créer un précédent jurisprudentiel en matière de création ou d'extension d'aéroports.

Les travaux de construction d'un aéroport de 2ème catégorie situé à Sisteron dans les Alpes de Haute Provence, ayant été commencés malgré l'introduction d'un recours en annulation de l'arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique, la Fédération nationale contre les nuisances des avions a introduit un recours en sursis d'exécution en attendant que la tribunal ait statué sur le recours en annulation.

Or, le Tribunal administratif de Marseille vient d'ordonner ce sursis à exécution.

Le tribunal déclare ainsi que

"sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen tiré de l'absence d'étude d'impact et des conséquences que le tribunal devrait nécessairement être amené à en déduire, par application des dispositions de l'article 2 de la loi du 10 juillet 1976 relative à la protection de la nature :

Considérant qu'aux termes des dispositions de l'article R 96 du Code des tribunaux administratifs susvisé, la requête devant le tribunal administratif n'a pas d'effet suspensif, s'il n'en est ordonné autrement par le tribunal à titre exceptionnel.

Considérant que le préjudice dont se prévalent les requérants, ainsi que l'ensemble des conséquences qui résulteraient de l'exécution de l'arrêté susanalysé du Préfet des Alpes de Haute Provence, présentent, dans les circonstances de l'affaire, un caractère de nature à justifier le sursis à l'exécution de cet arrêté ; que plusieurs moyens soulevés à l'appui du recours pour excès de pouvoir

dirigé contre cet acte, et notamment celui tiré du caractère partiellement défavorable de l'avis émis par le commissaire enquêteur, paraissent sérieux ; qu'il y a lieu, par suite, d'ordonner qu'il soit sursis à l'exécution de l'arrêté dont s'agit ; Par ces motifs décide :

Jusqu'à ce qu'il soit statué sur les requêtes tendant à l'annulation de l'arrêté en date du 24 décembre 1976 par lequel le Préfet des Alpes de Haute Provence a déclaré d'utilité publique les travaux de création de l'aérodrome Sisteron Theze sur le territoire de la Commune de Vaumeilh, il sera sursis à l'exécution de cet arrêté".

Cette solution conforme, selon nous, à la philosophie nouvelle de l'expropriation, doit être approuvée.

Nous nous félicitons de voir que l'illogisme dénoncé par certains auteurs (1) semble avoir été abandonné par une jurisprudence réaliste et soucieuse de protéger les intérêts, tant des victimes d'expropriation, que des riverains.

Mais les riverains d'aéroports, dans l'hypothèse où un recours en annulation ne serait plus possible, pourront toujours opposer une exception d'illégalité puisque elle offre des effets semblables.

(1) WALINE, Note S/ Civil 6 juillet 1938,
Droit public 1939 I 18.

b) Les effets identiques de l'exception d'illégalité

Bien que ne ressortissant pas du contentieux de l'annulation, l'exception d'illégalité emporte des effets identiques puisqu'elle aboutit en réalité à écarter l'acte entaché d'illégalité.

L'exception d'illégalité se rapproche du contentieux de l'annulation par son but, mais se distingue de celui-ci au niveau des conséquences.

1) Le but de l'exception d'illégalité

Prévue dans un but de logique et d'équité, l'exception d'illégalité permet de faire échec à l'application d'un acte illégal et définitif.

Ce moyen aboutit ainsi à empêcher l'application de l'acte d'expropriation au motif que celui-ci est entaché par exemple d'un des vices spécifiques au recours pour excès de pouvoir.

Cependant cette technique juridique ne saurait faire double emploi avec le recours en annulation puisqu'il permet seulement d'éviter l'application d'un acte administratif illégal devenu définitif en l'absence de recours dans le délai de deux mois.

C'est ainsi, que ce procédé pourrait être employé par des riverains d'aéroports dans la mesure où l'expropriation est entachée d'un détournement de pouvoir comme n'ayant été poursuivie que dans le seul intérêt de l'expropriant et non dans l'intérêt général.

A cet effet, il est possible d'imaginer la situation où l'expropriant a des intérêts financiers importants dans une affaire et qui nécessite pour son extension la création d'un aéroport à proximité, de façon à obtenir un gain de temps et de ce fait une économie considérable.

Ainsi cette procédure de l'exception d'illégalité aboutit à certaines conséquences avantageuses pour l'exproprié comme pour les riverains d'aéroports.

2) Les conséquences de l'exception d'illégalité

En ce qui concerne les effets de la procédure de l'exception d'illégalité, son intérêt réside dans le fait qu'elle aboutit à des conséquences semblables au recours en annulation puisqu'elle en arrive à écarter l'application de l'acte illégal.

Toutefois, si cette exception peut être soulevée à tout moment, il existe, cependant, une différence importante entre l'exception d'illégalité et le recours en annulation (1).

En effet, M. JACOUFY note, à ce titre, que

"l'exception ne jouera que dans l'espèce dans laquelle elle est soulevée.

Ainsi, l'acte illégal restera applicable et de ce fait, l'exception devra être renouvelée chaque fois que l'on désirera l'appliquer".

A cet égard, il sera possible à l'exproprié ou au riverain d'aéroport, même après l'expiration du délai de deux mois permettant le recours en annulation, d'écarter l'application de l'acte illégal d'expropriation dans la mesure où celui-ci est entaché d'un vice.

(1) JC. JACOUFY, op. cit., p. 291.

Comme nous avons pu le constater, le recours à la technique de l'utilité publique permet une action à priori s'inscrivant dans la logique d'une politique de prévention.

Cette procédure constitue ainsi, pour les riverains d'aéroports, une "soupape de sûreté" permettant d'éviter des décisions administratives inconsidérées et catastrophiques tant sur le plan financier que sur celui des nuisances occasionnées par l'implantation de l'aérodrome.

Toutefois, force est de constater qu'un pareil verrou de sécurité ne saurait être jugé suffisant et qu'il convient dans certains cas d'exercer une action a posteriori.

SECTION II :

L'ACTION A POSTERIORI

Il résulte de l'analyse que nous avons faite sur l'action à priori, que ces recours en annulation ne sont pas suffisants pour contraindre l'administration à agir en un sens favorable aux riverains.

A supposer que la juridiction administrative annule un acte qui leur porte préjudice, elle ne peut se substituer à l'administration active.

La juridiction administrative ne se reconnaît pas le droit de donner des ordres express à l'Administration.

De sorte, que les riverains lésés par l'activité d'un aéroport, à défaut d'avoir réussi dans leur action à priori n'auront plus d'autres ressources que d'agir à posteriori en mettant en jeu la responsabilité de l'Administration.

Ce recours à posteriori doit donc, selon nous, être toujours subsidiaire.

Il doit s'agir d'une solution résiduelle, employée à défaut d'avoir pu obtenir satisfaction sur le plan préventif.

L'action à posteriori consiste donc dans un recours en indemnités visant à la réparation du dommage anormal causé par l'exploitation de l'ouvrage public que constitue l'aéroport.

Il convient donc d'examiner les conditions de mise en oeuvre de l'action pour dommage anormal causé par l'ouvrage public, ainsi que les difficultés rencontrées sur le chemin de cette action à posteriori.

§ 1 LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION POUR
DOMMAGE ANORMAL CAUSE PAR L'OUVRAGE PUBLIC

Cette action en responsabilité du fait des dommages des pouvoirs publics peut être engagée devant la juridiction administrative, par les riverains d'aéroports contre la personne publique ou privée chargée de la gestion de cet ouvrage public.

Toutefois, le dommage causé par l'exploitation de l'aéroport doit présenter un caractère anormal excédant les inconvénients normaux du voisinage.

D'autre part, la preuve du lien de causalité entre l'exploitation de l'ouvrage public et le préjudice subi doit être rapportée.

I L'exigence de l'anormalité du préjudice

Tous les dommages causés à des tiers, résultant de l'exploitation d'un aéroport, sont réparés du seul fait que le préjudice subi soit anormal (1).

Cette responsabilité est donc entièrement dégagée de la notion de faute, et existe seulement dès qu'il est établi que l'ouvrage public est la cause d'un dommage "anormal et spécial" (2).

L'anormalité se caractérise ainsi par son importance et par sa permanence.

- (1) FP. BENOIT, O. RENARD PAYEN,
Responsabilité de la puissance publique,
Dommages résultant des travaux et ouvrages publics,
Juris-classeur administratif, Fascicule 726 1977, p. 4.
- (2) FP. BENOIT, Structures et techniques générales de la responsabilité, Contentieux administratif,
Juris-classeur administratif Fasc. 700, p. 10,
Selon M. BENOIT, l'affirmation traditionnelle selon laquelle le dommage "anormal" doit, pour donner droit à réparation présenter en outre le caractère d'être "spécial" à la victime, c'est à dire de la frapper à titre particulier et non en tant que membre d'une catégorie entière d'individus, doit être considérée comme erronée.

a) L'anormalité caractérisée par son importance

En matière de dommages résultant de l'exploitation d'un ouvrage public, il n'est pas suffisant que la pollution cause un préjudice.

Il faut encore que celui-ci revête une gravité particulière.

L'ampleur du dommage sera donc considérée subjectivement.

D'autre part, peu importe que le fait qualifié "anormal" ait été produit du fait de l'utilisation normale de l'ouvrage.

1) L'ampleur du dommage considéré
subjectivement

Le contentieux administratif exige pour ouvrir droit à réparation que le dommage soit anormal, c'est à dire dépasse les obligations ordinaires de voisinage.

Selon M. GIROD (1)

"quel que soit l'angle sous lequel on l'aborde, la dialectique écologique est rythmée par la notion de seuil.

Tant que les atteintes à un équilibre naturel ou para naturel ne dépassent pas une certaine intensité, on peut miser sur la régulation effectuée par toute une série de facteurs qui spontanément se compensent les uns les autres".

(1) P. GIROD, op. cit., p. 49.

Pareille analyse subjective de la notion d'anormalité met en évidence la notion de seuil qui caractérise l'importance du préjudice.

L'appréciation de la gravité du dommage va donc incomber au juge administratif qui relèvera si le préjudice allégué résulte du passage fréquent ou non des avions au dessus des habitations des riverains (1).

Ainsi, selon la jurisprudence administrative, il n'est pas suffisant que la pollution sonore ou atmosphérique résultant du passage des aéronefs cause un préjudice, mais encore faut-il que celui-ci revête obligatoirement une certaine importance.

Le problème se pose donc de déterminer le seuil de cette anormalité.

Dans le cas suivant, la jurisprudence administrative estime que la chute de feuilles de platanes sur la toiture d'un riverain

"n'ouvre pas droit à réparation parce que le préjudice n'excède pas les suggestions normales résultant du voisinage de la voie publique" (2).

(1) Conseil d'Etat, Cont. 3è et 10è SS. réunies 26 oct. 1966, Demoiselles de Rocquigny c/ Ministre des travaux publics, Ville du Touquet Paris Plage, Société de l'aérodrome du Touquet Paris Plage, RGAE 1970, p. 208.

(2) Conseil d'Etat 24 juillet 1931, D 1931 III 51, Note PLJ, Commune de Vic Férrensac.

De même, la construction d'une ligne de métro (1) les trépidations résultant du fonctionnement d'une station de pompage (2) sont pas jugées assez graves pour ouvrir droit à indemnité.

Que penser alors de l'exploitation d'un aéroport dont le trafic serait assez important ?

Certes, comme le souligne P. GIROD (3),

"les conditions de la vie moderne tendent naturellement à relever le seuil de la normalité et tel dommage jugé autrefois excessif, deviendra aujourd'hui une suggestion commune. Inversement, une préoccupation croissante de l'environnement pourra conduire le juge à réexaminer plus strictement la mesure de ce qui est 'tolérable'".

Toutefois, à côté de cette subjectivité dont est empreinte la notion d'anormalité, l'ampleur du dommage sera indépendante du fonctionnement normal de l'ouvrage.

(1) Conseil d'Etat 27 octobre 1950, Ville de Paris, Rec. Lebon, p. 520.

(2) Conseil d'Etat 28 juin 1957, Commune d'Alignan, Rec. Lebon, p. 1047.

(3) P. GIROD, op. cit., p. 51.

2) L'ampleur du dommage est indépendante
du fonctionnement normal de l'ouvrage

L'exploitation d'un aéroport résulte du
fonctionnement normal de l'ouvrage public.

Or, la question se pose de savoir s'il est dans
pareille circonstance possible de parler de préjudice
anormal.

S'il apparaît effectivement que l'utilisation
normale de l'aéroport est inhérente à son objet, elle
n'empêche pas la création d'un dommage anormal du fait de
la gravité de ses effets.

Cé n'est pas le fonctionnement qui doit être
considéré comme anormal, mais bien plutôt le dommage.

Selon P. GIROD (1)

"l'anormalité est en quelque sorte, produit de la
normalité".

C'est ainsi, qu'un aéroport pourra être créateur
d'un dommage anormal dans la mesure où le préjudice, à
condition d'être établi, excède les inconvénients normaux
résultant du voisinage (2).

Le juge administratif pourra donc être amené à
relever l'importance du préjudice, indépendamment du
fonctionnement normal de l'aéroport.

L'intensité du bruit produit par le fonctionnement
de l'ouvrage public révélera "l'anormalité".

Mais, celle-ci sera également caractérisé par sa
permanence.

(1) P. GIROD op. cit., p. 51.

(2) Conseil d'Etat cont. 3è et 10è SS. réunies,
Demoiselles de Rocquigny, RGAE 1970, p. 208.

b) L'anormalité caractérisée par sa permanence

Les dommages causés par les pollutions et nuisances des aéronefs ne sont pas dûs au simple passage d'un avion au-dessus des propriétés des riverains d'aéroport.

L'anormalité du préjudice par pollution se caractérise par sa permanence.

Ainsi, l'anormalité va résulter de la dépréciation définitive des biens, ainsi que de l'atteinte à la santé des personnes physiques.

1) L'anormalité résultant de la dépréciation définitive des biens

Les dommages causés par les aéronefs à l'environnement se signalent surtout en ce qu'ils font peser sur les riverains d'aéroports une servitude particulièrement excessive et permanente.

C'est ainsi, que le passage incessant des avions desservant la plate-forme aéroportuaire va causer aux propriétés un préjudice anormal.

À cet égard, l'anormalité résultera de la continuité du dommage qui conduira à une dépréciation définitive des propriétés riveraines de l'aéroport (1).

(1) BENHAZERA, Etudes juridiques, Bruit causé par les aéronefs, Réparation du préjudice 26 mai 1961, Note du service domanial et contentieux adressé à M. le Secrétaire Général, p. 9.

Le bruit permanent créé par l'utilisation de l'aéroport aboutit ainsi à modifier de façon importante la valeur d'un immeuble voisin et ouvre ainsi droit à réparation (1).

En revanche, le juge administratif particulièrement sensible à la permanence du préjudice, ne retiendra pas le préjudice, lors du simple passage bruyant d'un aéronef.

En effet, la dépréciation résulte de l'aggression continuelle provoquée par le niveau sonore élevé des appareils ainsi que par la pollution atmosphérique qu'ils provoquent.

Mais à côté de la dépréciation définitive occasionnée aux biens, l'anormalité peut également résulter d'une atteinte à la santé des personnes physiques.

(1) Conseil d'Etat 15 juillet 1953,
Secrétaire d'Etat aux forces armées c/
Consorts Pellenc, Rec. Lebon, p. 374.

2) L'anormalité résultant d'une atteinte
à la santé des personnes physiques

Selon M. VEDEL (1) les dommages permanents seraient des "dommages aux biens et non à des personnes".

Or, l'étude de la jurisprudence (2) révèle que contrairement à l'opinion de M. VEDEL, le juge sera tout aussi vigilant à l'encontre des dommages causés aux immeubles qu'à ceux causés aux personnes.

Si, autrefois, le juge pouvait être tenté de raisonner en termes de valeur vénale, l'apparition de préoccupations d'ordre écologique dans le contentieux des troubles de voisinage amènera celui-ci à davantage prendre en considération les troubles occasionnés à l'intégrité physique des individus, c'est à dire à "leur condition d'existence" (3).

C'est ainsi que selon P. GIROD,

"les dommages causés aux personnes sont, d'ailleurs, le plus souvent difficilement séparables de ceux causés aux biens".

(1) G. VEDEL, Droit administratif FUF Themis,
4è édition 1968, p. 361.

(2) Conseil d'Etat 25 juillet 1933, Roux,
Rec. Lebon, p. 885.

(3) P. GIROD, op. cit., p. 59.

A ce titre MM. J. CALVET, J. DUSSERT, C. LAREDO, J. BETEILLE ont cherché à déterminer les effets physiopathologiques du bruit des aéronefs sur l'organisme humain (1).

Selon ces auteurs, les perturbations des fonctions organiques diverses qui constituent le syndrome général dû au bruit, dépendent de l'intensité, la fréquence, la durée, la répétition, la rapidité d'établissement et l'état des sujets.

A ce propos le Docteur Billiottet (2) précise que l'enfant est particulièrement sensible au bruit, et que sur le plan du système nerveux, la susceptibilité individuelle est plus élevée chez le sujet âgé et chez le travailleur manuel.

Nul ne saurait donc plus nier que l'anormalité peut résulter d'une atteinte à la santé des personnes physiques.

Cependant, l'exigence de l'anormalité du préjudice ne suffit pas à ouvrir droit à réparation.

La mise en oeuvre de l'action à posteriori exige que la preuve du lien de causalité soit rapportée.

- - - - -

- (1) J. CALVET, J. DUSSERT, C. LAREDO, J. BETEILLE,
La nuisance des bruits des avions,
ATTI del XVII Conventus della societas ORL latina
Catania 1968, Ière partie, p. 272.
- (2) Docteur J. Billiottet, Colloque de Soisy S/ Montmorency
du 16 avril 1974, p. 3 et 5.

II L'exigence de la preuve du lien de causalité

La preuve du lien de causalité soulève dans ce domaine certaines difficultés.

En pareils cas, il y aura lieu de rechercher si l'ouvrage public que constitue l'aéroport est la cause directe du préjudice, ou bien s'il est au contraire seulement l'une des causes du préjudice (1).

- a) L'ouvrage public est la cause directe du préjudice

L'exigence de la démonstration du lien de causalité va conduire la victime à établir l'existence de ce lien entre l'ouvrage et le dommage.

Toutefois, cette démonstration se heurtera à certaines difficultés du fait de la relativité du préjudice subi et témoignera d'une certaine appréciation subjective de la causalité.

(1) FP. BENOIT et O. RENARD PAYEN,
Responsabilité de la puissance publique,
op. cit., Fascicule 726 1977, p. 5.

1) L'implantation et l'exploitation de
l'ouvrage public est à l'origine
directe du dommage

La victime d'un préjudice anormal doit non seulement prouver l'existence du préjudice, mais également un lien de causalité direct (1).

A ce titre, le Conseil d'Etat (2), statuant en appel d'un jugement par lequel le tribunal administratif de Lille s'était déclaré incompétent, a considéré que

"la propriété des Demoiselles de Rocquigny est située à proximité de l'aéroport du Touquet Paris Plage ; que la dépréciation alléguée de ladite propriété proviendrait du passage, à basse altitude à tous moments du jour et de la nuit, des avions qui vont se poser sur l'aérodrome ou qui viennent d'en décoller ; qu'un tel dommage, à le supposer établi, tirerait son origine non du bruit produit par un avion déterminé, mais de l'existence et de l'aménagement de l'ouvrage public que constitue ledit aéroport".

Ainsi selon l'arrêt du Conseil d'Etat, le bruit produit par chacun des avions, si on le considère isolément, n'est pas en lui-même producteur d'un dommage excédant les inconvénients normaux de voisinage.

(1) EP. LUCE, Les dommages de travaux publics provenant d'odeurs ou de bruits désagréables,
D 64 Chron. XI, p. 68.

(2) Conseil d'Etat 26 octobre 1966, Demoiselles de Rocquigny
op. cit., Rec. Lebon 1966, p. 901, RGAE 1970, p. 208.

Le préjudice allégué tirerait donc son origine de l'accumulation des bruits provoqués par les avions, et entre lesquels le seul lien serait précisément constitué par la présence et l'exploitation de l'aéroport (1).

Comme le soutiennent à juste titre
les Professeurs VEDEL et RIVERO,

"aucun des avions, aucune des compagnies aériennes n'est la cause de la situation dommageable. Celle-ci naît d'une accumulation d'actions, dont chacune est innocente et dont la totalisation qui, seule, est génératrice de préjudice, a une cause unique, étrangère à chacune des compagnies, et qui n'est autre que la présence de l'aéroport".

Il résulte donc de cette analyse que dans l'hypothèse où le préjudice existe réellement c'est à dire se révèle "anormal" et "spécial", il est facile d'établir le lien de causalité entre ce préjudice et l'activité dommageable de l'aéroport.

Toutefois, ce lien de causalité devant être direct, le rôle du juge administratif s'en trouvera plus difficile, eu égard à la nature particulière des phénomènes de pollution et nuisances (2).

A cet égard le juge appréciera de façon subjective ce lien de causalité.

(1) G. VEDEL et J. RIVERO, Consultation délivrée à la Compagnie nationale Air France, Paris 15 janvier 1968, p. 13.

(2) EP. LUCE, op. cit., p. 68.

2) L'appréciation subjective de la causalité

Le juge administratif va être conduit, dans la recherche du lien de causalité direct entre le préjudice et le fonctionnement de l'aéroport, à prendre en considération un certain nombre d'éléments subjectifs relatifs, en particulier à la personnalité même de la victime.

Cette appréciation subjective de la causalité s'explique de par le fait que les dommages par pollution et nuisances se caractérisent par leurs physionomies plus subjectives qu'objectives.

A cet égard, comme le souligne M. ODENT (1)

"il entre une grande part d'arbitraire du juge dans la détermination du caractère direct ou indirect d'un dommage par rapport au fait générateur".

C'est ainsi que deux voisins riverains d'aéroport pourront réagir de façon totalement différente au bruit provoqué par l'exploitation de l'aérodrome.

Il est facile d'imaginer l'embarras du juge administratif se trouvant en face d'une victime qui prétend que seul l'ouvrage public lui a occasionné le préjudice allégué, ainsi que d'une autre personne moins sensible à la gêne résultant de cette exploitation.

- - - - -

(1) ODENT, Contentieux administratif, p. 696.

Certes le juge cherchera si l'exploitation de l'aéroport est réellement la cause directe du préjudice (1), ou si la victime n'a pas plutôt une prédisposition aux troubles psychologiques aboutissant à rendre cette gêne insupportable.

Dans une telle situation l'analyse subjective du juge consistant à se déterminer par rapport à un ensemble de faits, révélera que l'ouvrage public n'est pas la cause directe, mais seulement l'une des causes du préjudice.

b) L'ouvrage public est l'une des causes du préjudice

Le contentieux de la pollution révèle que dans l'ensemble, l'ouvrage public n'est pas la cause directe du préjudice.

C'est ainsi que dans certaines situations, il se peut que l'aéroport ne fasse, en réalité, qu'entretenir une pollution déjà existante et créée par diverses industries.

De même, la pollution résultant de l'exploitation de l'aéroport s'avèrera, dans certains cas, ne pas être la source unique du préjudice, dans la mesure où elle aggrave l'état de santé déjà déficient de la victime.

(1) ALVAREZ CORREA, Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des avions en droit américain et en droit français, RFDA 1973, p. 143.

1) L'ouvrage public entretient une
pollution déjà existante

L'aéroport, ouvrage public, est une cellule économique qui regroupe autour d'elle, un certain nombre d'autres entités industrielles sensibles à l'aspect utilitaire résultant de cette proximité.

D'autre part, l'aéroport afin de permettre aux usagers d'y accéder avec un extrême facilité, doit être desservi par des autoroutes pouvant entretenir un trafic relativement important.

Ce sont, tous ces aspects du problème qui vont influencer sur l'appréciation du lien de causalité.

En effet, il est probable que dans une telle hypothèse la pollution créée par l'exploitant d'aéroport soit seulement l'une des causes juridiques du préjudice parmi d'autres (1).

Ainsi, un riverain dont l'habitation se trouverait à proximité à la fois d'une autoroute à grande circulation, et des pistes de l'aéroport, ne serait pas à même de déterminer de façon précise, l'origine du dommage.

Dans une pareille circonstance, l'ouvrage public ne serait pas l'unique cause du préjudice, mais bien plutôt l'une des causes du préjudice (2).

(1) FP. BENOIT, O. RENARD PAYEN,
Dommages résultant des travaux et ouvrages publics,
Responsabilité de la puissance publique,
Juris-classeur administratif, Fasc. 726 1977, p. 5.

(2) Conseil d'Etat 21 juillet 1937, Ville de Cannes,
Rec. Lebon, p. 761.

Ainsi, dans la mesure où le dommage n'est pas seulement créé par l'ouvrage public que constitue l'aéroport, mais également par la situation naturelle des lieux, la responsabilité du maître de l'ouvrage ne pourra être engagée que dans la mesure de cette aggravation (1).

De même, l'ouvrage public ne sera que l'une des causes du préjudice, dans la mesure où il aggrave l'état de santé de la victime.

2) L'ouvrage public aggrave l'état de santé de la victime

La tâche du juge administratif va donc consister à déterminer si le fonctionnement de l'ouvrage public est réellement à l'origine du préjudice, autrement dit, établir avec exactitude le lien de causalité.

Selon P. GIROD (2) le juge administratif est parfois conduit dans l'appréciation du lien de causalité

"à prendre en considération des éléments plus subjectifs, relatifs à la personnalité même de la victime".

C'est ainsi, qu'un riverain d'aéroport pourrait être par exemple déjà atteint d'une hypertension du système sympathique.

(1) Conseil d'Etat 4 novembre 1952, Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage, Rec. Lebon, p. 547.

(2) P. GIROD, op. cit., p. 69.

Or, nous savons qu'un des effets du bruit est précisément d'agir sur le système nerveux sympathique, (1).

A cet égard, force est de constater l'embarras dans lequel se trouve le juge administratif afin de déterminer avec une extrême précision quelle est la cause exacte du préjudice.

Le juge devra donc, dans une pareille hypothèse, prendre en considération la réceptivité personnelle de la victime.

De la sorte, il sera davantage enclin à répercuter ces "prédispositions au dommage" sur le montant de la réparation.

Comme le souligne P. GIROD (2)

"l'état pathologique de la victime n'est une cause de diminution des dommages et intérêts que parce que le lien de cause à effet entre préjudice et dommage demeure douteux".

Toutefois, à côté de l'embarras dans lequel le juge peut se trouver, force est de constater qu'il existe certaines difficultés de mise en oeuvre de l'action à posteriori.

(1) J. CALVET, J. DUSSERT, C. LAREDO, J. BETEILLE,
La nuisance des bruits d'avions, op. cit., p. 275.

(2) P. GIROD, op. cit., p. 71.

§ 2 LES DIFFICULTES DE MISE EN OEUVRE DE L'ACTION
A POSTERIORI

Le juge administratif va, lors de la mise en oeuvre de l'action en réparation du dommage anormal, se heurter à certaines difficultés.

C'est ainsi, que certains obstacles se dresseront sur le chemin du recours en indemnité qui sont la prise en considération des causes d'exonération de la victime ainsi que la fixation des modalités de la réparation.

I Les causes d'exonération de la responsabilité

Dans le cadre de l'étude des dommages résultant du fonctionnement d'un ouvrage public, il est d'usage de distinguer deux causes d'exonération spécifiques à la responsabilité sans faute du droit administratif.

Il convient toutefois de noter que la faute de la victime et la force majeure jouent de façon inégale comme cause d'exonération de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport.

a) La faute de la victime

Le contentieux administratif se révèle particulièrement sensible à la "faute de la victime".

Cependant, celle-ci pourra se traduire tout simplement par un comportement imprudent ou plutôt négligent.

Il faut à ce propos retenir l'antériorité de l'implantation de l'ouvrage public, ainsi, que l'influence de l'état de la construction sur l'appréciation de la responsabilité.

1) L'antériorité de l'implantation de l'ouvrage public

La jurisprudence administrative (1), davantage encore que la jurisprudence judiciaire, considère que la victime qui a mésestimé les nuisances en s'installant aux abords de l'ouvrage public polluant est malvenue à se plaindre de la pollution sonore ou atmosphérique qui en résulte.

C'est pourquoi le juge administratif montrera une certaine intransigeance à l'égard de la victime imprudente qui, selon lui, aura ainsi participé activement aux risques de pollution (2).

-
- (1) Conseil d'Etat 11 juin 1943,
Ministre des travaux publics c/ Veuve Labrusse,
Rec. Lebon, p. 150.
- (2) FP. BENOIT, Structure et technique générales de la responsabilité, Juris-classeur administratif,
Fascicule 700, p. 25.

Il résulte de cette position de la jurisprudence administrative, que le riverain sera débouté de sa demande en réparation même dans l'hypothèse où le préjudice subi a un lien direct et certain avec l'implantation et l'exploitation de l'aéroport.

Cette rigueur du Conseil d'Etat a eu l'occasion de se traduire à de multiples reprises dans des espèces concernant la pollution en général.

C'est ainsi, que le dommage subi par le propriétaire d'un parc à huîtres doit être "imputé spécialement à sa seule faute par imprudence" car en s'installant à faible distance du débouché d'un égoût collecteur, il exposait son exploitation à des risques de pollution (1).

Il ne fait donc aucun doute que cette systématisation du juge administratif consistant à exonérer l'industriel en cas de faute de la victime, se retrouverait confirmée dans le cadre des riverains d'aéroports, si une pareille situation se manifestait.

Mais, le juge administratif relèvera également l'imprudence ou la négligence dans la mesure où l'état de la construction a pu influencer sur le préjudice subi.

(1) Conseil d'Etat 19 mars 1915, Sieur Duvigneau,
Rec. Lebon, p. 83.

2) L'influence de l'état de la
construction sur l'appréciation de
la responsabilité

Les subventions accordées aux riverains d'aéroport en matière d'insonorisation montrent à l'évidence l'impact que peuvent créer de telles mesures, en ce qui concerne la diminution du bruit à l'intérieur des habitations (1).

C'est ainsi qu'en Grande Bretagne, une école ayant été construite à trois kilomètres des pistes de Londres Heathrow, les promoteurs ont, dans le but d'atténuer les bruits, posé des panneaux de béton préfabriqués comportant une couche de polystyrène et un système de fenêtres spéciales à double vitrage (2).

De la sorte, il a été possible d'obtenir une réduction de 45 dB, soit 50 % du bruit des avions, sans que la dépense soit trop élevée.

Conscient de cette possibilité de réduire les effets des nuisances sonores sur les conditions d'habitation, le juge administratif sera également intransigeant lorsque la victime allèguera un préjudice alors qu'elle n'a pris aucune précaution concernant l'insonorisation de son bâtiment.

A cet égard, il est possible de justifier cette position du juge, sur le fondement de l'acceptation des risques par la victime.

(1) Do not disturb, Engineering news record,
Mai 1973 n° 21, p. 12.

(2) Réduction du bruit dans les aéroports
Bâtiment international
1975 janvier février n° 1, p. 55.

Le riverain d'aéroport ne saurait à ce titre se plaindre d'avoir subi quelques nuisances, alors qu'il a négligé d'installer des doubles vitres, ou bien de la laine de verre dans les combles ce qui assurerait incontestablement une amélioration de l'insonorisation (1).

Cependant la faute de la victime ne sera pas la seule cause d'exonération invoquée.

C'est ainsi, que bien que difficilement admise, la force majeure sera également invoquée dans le but d'exonérer l'administration de sa responsabilité.

b) La force majeure

En théorie, la force majeure reste une cause d'exonération susceptible de jouer en faveur de celui qui l'invoque.

Toutefois, il semble que dans le domaine écologique considéré dans son ensemble, la force majeure occupe une place restreinte.

D'autre part, dans le cadre spécifique des dommages causés par l'implantation de l'ouvrage public, il s'avère que la force majeure se révèle impossible.

(1) RD. FORD, G. KERRY,

Insulating one house against aircraft noise,
Applied acoustics,
juillet 1974 n°3, p. 193.

1) La place restreinte de la force
majeure dans le contentieux
écologique

La force majeure de par sa nature, trouvera son champ d'application en cas de dommages accidentels, et non en cas de dommages permanents.

C'est ainsi, qu'en matière de préjudices divers causés à l'environnement, il sera possible à l'administration responsable d'invoquer la force majeure pour se justifier.

Toutefois, il semble que la jurisprudence administrative, à l'instar de la jurisprudence judiciaire admette rarement ce cas d'exonération.

C'est ainsi que la municipalité déclarée responsable des débordements d'égoûts ayant causé des préjudices à des habitants d'un quartier de la ville, ne sera pas admise à invoquer la violence exceptionnelle des précipitations pour s'exonérer de sa responsabilité (1).

A cet égard, le juge administratif peu sensible à cet argument, justifiera sa position en prétextant que la responsabilité de la commune sera en réalité engagée du seul fait que le mauvais aménagement des installations a aggravé le dommage, ou bien qu'il en est directement à l'origine (2).

Il semble, donc, qu'en l'état de cette jurisprudence, seul le défendeur supportera la part du dommage imputable à la force majeure.

(1) Conseil d'Etat 13 mai 1970, Commune de Tournissan,
Rec. Lebon 1970, p. 1187.

(2) Conseil d'Etat 1er décembre 1965, Ville de Marseille,
Rec. Lebon 1965, p. 1082.

Mais, si la force majeure, tout en étant probable dans le cadre du contentieux général, occupe une place restreinte, il convient, en revanche, de constater l'impossibilité d'invoquer la force majeure, dans le cas des dommages causés par l'implantation de l'aéroport.

2) L'impossibilité de la force majeure
dans le cas des dommages causés par
l'implantation de l'ouvrage public

La force majeure se caractérise par l'extériorité à la cause directe et immédiate du dommage, l'imprévisibilité et l'irrésistibilité de l'événement (1).

Cette cause spécifique d'exonération serait donc, essentiellement, un fait contre lequel l'exploitant ne pourrait rien.

Devant cette "irrésistibilité imparable" l'exploitant n'aurait en réalité été qu'un instrument "balloté" par la force majeure, et contre lequel il n'était pas possible de réagir.

De la sorte, il serait logique que la force majeure exonère l'auteur du fait dommageable.

Or, en matière de pollution et nuisances causés par les aéronefs, la force majeure ne peut intervenir, en aucune façon, afin d'exonérer la responsabilité de l'exploitant.

En effet, la pollution atmosphérique, tout comme les nuisances sonores créées par le trafic aérien, sont des phénomènes permanents et non accidentels.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 138.

A ce titre, il est impossible de prétendre qu'un événement de force majeure ait pu être la cause directe du dommage, puisque celui-ci est occasionné par la répétition et par l'addition de ses effets dans le temps.

A l'inverse, la force majeure n'est compatible qu'avec un dommage par pollution accidentel et brutal comme par exemple les débordements d'égoûts du fait de précipitations d'une rare intensité (1).

Mais même dans une pareille situation, il semble que la jurisprudence admette rarement cette cause d'exonération.

Celle-ci n'étant pas, en réalité, possible en matière de pollution causée par les aéronefs, il en résulte qu'à l'instar de l'article L 141-2 du CAC, la force majeure n'a aucune influence sur la responsabilité de l'exploitant.

A partir de ce moment, le juge pourra donc, en toute sérénité, réparer le dommage subi par la victime.

(1) Conseil d'Etat 13 mai 1970,
op. cit., Rec. Lebon, p. 1187.

II Les modalités de la réparation

Théoriquement, le juge peut condamner le maître de l'ouvrage soit au versement de l'indemnité soit à l'exécution de travaux.

Cependant, il résulte de l'étude de la jurisprudence que le juge va dans tous les cas allouer une indemnité, et d'autre part que les modalités de l'indemnisation varieront selon la nature du préjudice.

a) L'octroi par le juge d'une indemnité

Le droit administratif se caractérise par la prohibition pour le juge d'adresser des injonctions à l'administration.

De la sorte, il accordera ainsi à la victime une indemnité correspondant à la réparation du préjudice subi.

Toutefois, il serait peut être utile que le juge administratif aille plus loin et accorde des dommages intérêts moratoires.

- 1) Le juge administratif ne peut accorder d'injonction à l'administration

L'interdiction pour le juge administratif d'adresser des ordres à l'administration est un principe qui ne se trouve édicté dans aucun texte légal ou réglementaire.

Son origine est essentiellement jurisprudentielle (1).

Selon J. CHEVALLIER

"les textes révolutionnaires qu'on pourrait songer à invoquer, puisqu'ils interdisent aux Tribunaux de troubler de quelque manière que ce soit les opérations des corps administratifs (loi des 16 et 24 août 1790) et d'entreprendre sur les fonctions administratives (décret du 16 fructidor an III) ne visent que les tribunaux de l'ordre judiciaire : loin de limiter les pouvoirs du juge administratif, ces textes sont au contraire censés fonder sa compétence face à la juridiction judiciaire.

Et cependant, la prohibition de l'injonction, non seulement ne peut être mise en doute, mais encore elle s'impose avec une force aussi grande que la prohibition du pouvoir de substitution".

A ce titre aucune juridiction administrative ne s'arroge le droit d'ordonner à l'administration, l'exécution de certaines obligations.

C'est ainsi le juge administratif ne pourrait en aucun cas se reconnaître le droit d'ordonner la cessation de la construction d'un aéroport (2).

De même, il ne pourrait pas non plus ordonner la destruction ou la cessation d'activité d'un aérodrome déjà existant.

-
- (1) J. CHEVALLIER, L'interdiction pour le juge administratif de faire acte d'administrateur, AJDA 1972, p. 72.
- (2) Lino di Qual, Une manifestation de la désagrégation du droit de propriété : La règle "ouvrage public mal planté ne se détruit pas", JCP 1964 I 1852.

Cette règle faisant triompher l'intérêt général sur l'intérêt du particulier lésé, aboutit en réalité à l'octroi par le juge d'une simple indemnité.

Toutefois, il serait utile que ces dommages intérêts fussent moratoires.

- 2) Le juge administratif pourrait condamner la personne morale de droit public à des dommages intérêts moratoires

Les dommages causés par les aéronefs à l'environnement ne sauraient en l'état actuel être restreint de quelque façon.

Le coût financier de telles modifications, réduisant à néant la bonne volonté de chacun, il en résulte que le préjudice apparaît comme certain et non-éventuel dans l'avenir.

Or, le système de réparation est utilisé de telle façon par le juge, qu'il n'aboutit qu'à indemniser le préjudice passé, et ne prend pas en considération le préjudice futur.

Cette jurisprudence scucieuse de ne réparer qu'un préjudice actuel et certain, et de répondre à une situation susceptible de se modifier, présente l'inconvénient de contraindre la victime à multiplier ses recours pour obtenir ainsi une portion de réparation (1).

- - - - -

(1) P. GIROD, op. cit., p. 153.

A cet égard, il serait sans doute utile de prévoir un système d'indemnisation qui, du fait de l'interdiction d'adresser des injonctions, prendrait en considération le préjudice certain et devant se produire dans l'avenir.

Ce système a cependant déjà été adopté par le juge administratif en matière de troubles du voisinage.

C'est ainsi que dans l'arrêt Bichambis (1), la ville de Narbonne a été condamnée à une indemnité annuelle de 200 Francs jusqu'à la cessation du préjudice résultant des odeurs d'un urinoir municipal, subies par un particulier.

A cet effet, le Doyen HAURIOU (2) largement favorable à cette forme de "dommages intérêts moratoires" déclara qu'

"Il est bien entendu, qu'il n'y a pas injonction à la ville de faire cesser le dommage, mais il y a constatation objective faite par le juge que voilà un dommage qui doit cesser.

Cela devient tout à fait intéressant.

D'ordinaire, le dommage permanent résultant du voisinage d'un ouvrage public est considéré comme la conséquence inévitable d'un état de chose dont la modification n'est même pas envisagée.

On n'a pas l'air de soupçonner que l'ouvrage public puisse être démoli ou remanié de façon à faire cesser l'inconvénient, le postulat est l'intangibilité de l'ouvrage public et le règlement de l'indemnité par une somme d'argent suffisante".

(1) Conseil d'Etat 23 novembre 1906, Arrêt Bichambis, Sirey 1907 III 65.

(2) HAURIOU, Sirey 1907 II 65.

Force est de constater que c'est d'un feu bien isolé que brille cette décision, puisqu'elle ne semble pas avoir reçu d'échos dans la jurisprudence.

Considérant que ce n'est plus le dommage futur et certain qui est réparé, mais la dépréciation définitive des biens de la victime (1) le juge n'a pas cherché un quelconque effet d'incitation dans ce type de réparation.

Nous ne saurions, nous réjouir de cet abandon d'une technique parfaitement adaptée aux dommages par pollution causés par les aéronefs, tout en restant persuadé qu'il ne s'agirait que d'une solution subsidiaire et intervenant en dernier ressort.

Mais, il est à noter également que les modalités d'indemnisation fixées par le juge varieront en fonction de la nature du préjudice subi.

b) L'influence de la nature du préjudice sur les modalités de l'indemnisation

Le juge administratif sera contraint de prendre en considération la nature du préjudice afin de déterminer les modalités de l'indemnisation.

Celles-ci varieront selon qu'il s'agit d'une dépréciation permanente, ou d'un dommage temporaire.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 208.

1) La dépréciation résultant d'un
dommage temporaire

L'ouvrage public que constitue l'aéroport peut être la source de troubles de jouissance du fait d'une activité temporaire.

Cette dépréciation de la "qualité de la vie" peut résulter par exemple de l'exploitation d'un banc d'essai appartenant à l'aéroport (1).

A ce titre l'article 12 de la loi de 1917 prévoit que les autorisations accordées en vue de l'exploitation d'un banc d'essai, ne le sont, que sous réserve des droits des tiers.

Il résulte de cet article que le droit d'exploiter le banc d'essai ne comprend pas le droit de nuire aux voisins, de manière à excéder les inconvénients normaux de voisinage.

Or, dans la mesure où le juge administratif n'est pas compétent pour ordonner la fermeture de l'ouvrage public ou du banc légalement autorisé, sous peine de violer le principe de la séparation des pouvoirs, il sera amené à allouer une indemnité.

Toutefois, celle-ci résultant d'un dommage temporaire, la victime ne sera indemnisée que dans la mesure où il est actuel (2).

De la sorte, l'indemnité pourra correspondre dans une telle hypothèse à la réparation des troubles de jouissance effectivement subis.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 216.

(2) FP. BENOIT, Responsabilité de la puissance publique, Dommages résultant des travaux et ouvrages publics, Fascicule 726 1977, p. 13.

En revanche, les modalités d'indemnisation seraient différentes en cas de dépréciation permanente.

2) La dépréciation résultant du
dommage permanent

Le facteur temps va intervenir dans la fixation par le juge de l'indemnité, dans la mesure où le caractère permanent du dommage conduira à une dépréciation définitive des propriétés avoisinantes (1).

C'est ainsi que le bruit permanent résultant de l'exploitation de l'aéroport, pourra modifier de façon grave la valeur d'un immeuble voisin et ouvrir de ce fait droit à réparation (2).

De même, la proximité de l'aéroport pourra aussi constituer une source permanente de pollution atmosphérique (3).

A cet égard, si le préjudice consiste en une dépréciation permanente de la propriété, une indemnité en capital sera accordée en vue d'assurer la réparation résultant de cette dépréciation définitive des propriétés avoisinantes.

- - - - -

(1) Conseil d'Etat 15 juillet 1953,
Consorts Pellenc c/ Secrétaire d'Etat aux forces armées,
Rec. Lebon, p. 374.

(2) P. GIROD, op. cit., p. 59.

(3) Bulletin OACI, Le transport aérien et la pollution
atmosphérique, août 1976 n° 8, p. 15.

Cependant, contrairement à la dépréciation temporaire, cette indemnité sera égale à la diminution de la valeur vénale de la propriété, cette diminution pouvant, le cas échéant, être calculée par rapport au prix des travaux d'insonorisation (1).

Cependant, cette dernière modalité étant loin d'être parfaite, le juge préférera, le plus souvent, prendre en considération la dépréciation de la valeur vénale de l'immeuble et chercher à la compenser.

Si la technique de l'action à posteriori reste un recours qui permet à la victime de réparer le dommage anormal causé par l'exploitation de l'ouvrage public, cette solution doit, selon nous, rester subsidiaire.

En effet, il importe, à notre avis, de se tourner vers toutes les mesures qui permettent une prévention comme le recours à la technique de l'utilité publique.

Ce recours à priori cherche ainsi à résoudre le problème à sa source véritable, à savoir la création ou l'extension de l'aéroport.

Aussi dans la mesure où les riverains ne sauraient obtenir satisfaction par la technique de l'utilité publique il leur sera possible de recourir contre l'exploitant d'aéroport qui, en fonction de "la théorie de la causalité adéquate", est l'unique responsable.

Néanmoins, l'étude de la prévention ne se limite pas à la technique de l'utilité publique.

Cette action préventive, pour avoir certains effets, doit nécessairement être menée sur plusieurs fronts.

Il convient également de la porter sur le plan législatif et fiscal.

(1) A. ALEXANDRE, La lutte contre le bruit des avions, Nuisances et environnement, août septembre 1974 n° 33, p. 53.

CHAPITRE II :

L'ADAPTATION DES MESURES LEGISLATIVES ET FISCALES

La prise en considération par les pouvoirs publics des problèmes liés à la pollution et aux nuisances causées par les aéronefs, passe nécessairement par l'adaptation de mesures fiscales et législatives adaptées à ce type de dommage et ayant été prévues dans un but de prévention.

Il importe, à cet égard, de souligner qu'une bonne politique de prévention doit nécessairement chercher à unifier les mesures législatives et réglementaires déjà existantes.

SECTION I :

L'UNIFICATION DES MESURES LEGISLATIVES ET REGLEMENTAIRES

Le droit aérien est un droit essentiellement international et qui doit chercher, à ce titre, à regrouper le maximum d'Etats afin de donner quelque efficacité à ses règles.

Or, force est de constater que ce "rêve" ne s'avère être en réalité qu'une fiction.

C'est ainsi que dans le domaine de la pollution des aéronefs, il est possible de discerner une certaine diversité des politiques législatives et réglementaires au plan de chaque Etat.

Le souci constant d'assurer une politique de prévention réaliste, nous conduira à relever la nécessité d'une coordination des autorités sur le plan international.

§ 1 LA DIVERSITE DES POLITIQUES LEGISLATIVES ET
REGLEMENTAIRES SUR LE PLAN NATIONAL

L'étude de la réglementation et de la législation des différents pays au niveau national, révèle qu'à l'heure actuelle les solutions tant législatives que réglementaires, se caractérisent par leur diversité.

I Les solutions au niveau législatif

La responsabilité de l'exploitant pour les dommages causés aux biens ou aux personnes à la surface diffère selon les pays.

C'est ainsi, que certaines législations ont adopté un système se fondant sur la responsabilité subjective alors que d'autres ont adopté celui de la responsabilité objective.

a) Les pays adoptant la responsabilité subjective

Parmi les Etats ayant adopté la responsabilité subjective, il convient d'opérer une distinction selon qu'ils ont adopté une législation à base de faute ou simplement sur la présomption de faute.

1) Les pays se fondant sur la présomption de faute

Soucieux d'adopter un système de responsabilité susceptible à la fois de protéger la victime sans toutefois écraser l'exploitant, certains Etats ont retenu un système de responsabilité à base de présomption de faute.

C'est ainsi que l'article 72 alinéa 2 de la loi Polonaise pour le droit aérien de 1962 (1)

"met l'exploitant à l'abri de toute responsabilité dans le cas où le dommage résulte du seul fait du survol accompli selon les règles de l'air".

De même en Colombie, l'article 36 de la loi n° 89 du 26 mai 1938 relative à l'aviation civile se fondait déjà sur le système de la présomption de la faute (2).

La loi Autrichienne du 10 décembre 1919 édictait également à cette époque une présomption de faute à la charge du propriétaire de l'aéronef tout en lui donnant le moyen de s'exonérer; en prouvant la faute de la victime, le fait d'un tiers ou la force majeure (3).

Dans le même esprit, la loi Tchécoslovaque du 8 juillet 1925 dans son article 29 instituait un régime de responsabilité prévoyant la faute de la victime et le fait d'un tiers comme cause d'exonération (4).

- (1) Al. Ch. KISS et Cl. LAMBRECHTS, Les dommages causés au sol par les vols supersoniques, *Annuaire Français de droit international* 1970, p. 776.
- (2) M. de JUGLART, La Convention de Rome du 7 octobre 1952, *RGA* 1953, p. 342.
- (3) DAN N STANESCO, La responsabilité dans la navigation aérienne 1951 PARIS les éditions internationales, p. 17.
- (4) DAN N STANESCO, op. cit., p. 17.

Enfin aux Etats Unis, "l'uniform state-law" n'ayant pas reçu l'approbation de tous les Etats, certains d'entre eux ont préféré se fonder sur le système de la présomption de faute.

A cet égard, les Etats de Maryland, Georgia, Nevada, Wisconsin ont adopté un système prévoyant une présomption de responsabilité à la charge de l'exploitant, qui peut être combattue par les moyens habituels du droit commun, mais en établissant que toutes les précautions nécessaires ont été prises afin d'éviter le dommage.

D'autres pays peu soucieux des intérêts de la victime, se sont fondés sur le système de la faute.

2) Les pays se fondant sur la faute

Adoptant la responsabilité subjective de l'exploitant, certaines législations européennes ont écarté le fondement objectif de la responsabilité de l'exploitant et exigent la démonstration d'une faute.

C'est le cas de la Norvège, ainsi que de la RDA qui par la loi concernant la navigation aérienne civile du 31 juillet 1963 institue une protection relative fondée sur la faute et recommandant

"d'éviter le bruit dans le cadre des possibilités techniques et de la protection de la santé".

Au Canada, la loi sur l'aéronautique et le règlement de l'air de 1960 dispose que la réparation des dommages causés aux tiers et aux biens à la surface obéit au principe général de responsabilité fondée sur la faute (1).

(1) M. POURCELET, La navigation aérienne et le bruit, RGAE 1968, p. 163.

Toutefois, certaines divergences existent, selon la province où l'action est exercée (1).

De même, c'est à la responsabilité à base de faute qu'il est fait également appel par l'article 22 de la loi du 3 juin 1944 concernant l'aviation civile au Venezuela.

D'autre part, aux Etats Unis, la responsabilité à base de faute l'emporte dans l'Arizona, l'Arkansas, le Colorado, le Missouri et la Pennsylvanie.

Enfin, l'Australie se fonde également sur un système à base de faute (2).

Mais d'autres Etats soucieux de protéger les tiers à la surface "en état d'infériorité" ont préféré adopter le système de la responsabilité objective.

b) Les pays adoptant la responsabilité objective

La législation Anglo-Saxonne se distingue souvent par sa spécificité des autres législations.

C'est ainsi que parmi les Etats ayant adopté le système de la responsabilité objective, il convient d'opérer une distinction selon le droit des pays d'origine Britannique et les autres pays.

(1) M. de JUGLART, op. cit., p. 341.

(2) M. POULTON, 2^e séance des travaux de la Conférence de Rome, septembre 1952, cité par M. de JUGLART, op. cit., p. 342.

1) Le système des pays anglo-saxons

En Grande Bretagne, l'état de la réglementation anglaise est contenue dans le Civil aviation act de 1949 et les Air navigation regulations de 1954 (1).

Aussi selon l'article 40 du Civil aviation act

"aucune action judiciaire ne peut être engagée pour violation de propriété (Trespass) ou trouble de jouissance (nuisance) pour le seul motif de survol par un aéronef d'une propriété à une hauteur au-dessus du sol, qui sera raisonnable, compte tenu du vent, du temps ou de toute autre circonstance de fait, ou des incidents ordinaires d'un tel vol, pour autant que les prescriptions du Livre II et du Livre IV de la présente loi ainsi que de toute ordonnance promulguées en vertu du Livre II aurent été observées. Si une perte matérielle ou un dommage sont occasionnés à une personne ou à une propriété sur terre ou sur l'eau par une personne à bord d'un aéronef ou par une personne ou un objet s'en détachant, que l'aéronef soit en vol, au décollage, ou à l'atterrissage, et à moins que la perte ou le dommage ait été causé ou motivé par la faute de la personne qui l'a subi, une indemnisation pour la perte ou le dommage pourra être obtenue sans qu'il soit besoin à cet effet de faire la preuve de 'negligence', d'intention ou autre raison déterminante, tout comme si ce dommage ou perte avaient été causés de propos délibérés, par négligence ou omission du propriétaire de l'aéronef.

(1) M. POURCELET, op. cit., p. 162.

Toutefois, si la perte matérielle ou le dommage est causé dans les circonstances ci-dessus impliquant :

. l'indemnisation du préjudice pour lesdits dommages ou perte en vertu des dispositions sus-énoncées

. une responsabilité légale encourue par une personne autre que le propriétaire de l'aéronef pour payer cette indemnisation, ledit propriétaire aura le droit d'être indemnisé par cette autre personne à l'occasion de toute instance relative à cette perte ou à ce dommage".

De cet article, dont le long développement est fréquent dans la législation Britannique, il est possible de déduire que la loi de 1949 exclut la responsabilité du propriétaire de l'aéronef pour le simple survol "raisonnable" effectué en conformité des réglementations officielles, et prévoit, en cas de dommage occasionné par les évolutions de l'aéronef, une responsabilité absolue excluant la preuve de la faute.

De la sorte, le défendeur ne peut invoquer que la faute de la victime pour se dégager de cette responsabilité et ainsi, le fait d'un tiers laisse subsister la responsabilité du propriétaire de l'aéronef, sauf à lui d'engager une action récursoire contre ce dernier.

Aux Etats-Unis, le congrès a délégué ses pouvoirs, aux termes de la loi fédérale des Etats-Unis de 1958 sur l'aviation, à la Federal aviation agency (FAA) et au Civil aeronautic board (CAB), pour fixer des règles en matière d'aviation.

La loi fédérale du 21 juillet 1968, qui ajoute une nouvelle section au Federal aviation act de 1958, autorise la Federal aviation administration à fixer la limite objective du bruit des aéronefs (1).

Sur la base de cette loi, la FAA élaborera un règlement qu'elle a inséré dans les Federal aviation regulations et qui est entré en vigueur le 1er décembre 1969.

La FAA a défini l'altitude minimum de sécurité des aéronefs à 500 pieds, sauf pendant l'atterrissage et le décollage, où elle s'étend jusqu'au bout de la piste.

De très nombreuses décisions judiciaires ont été rendues depuis plus d'une vingtaine d'années sur l'indemnisation des dommages causés par le bruit aux riverains d'aéroports (2).

A cet égard, si elles exonèrent l'exploitant d'aéronefs qui se conforme aux règles de la circulation aérienne, en revanche il est possible à la victime de réclamer une indemnisation à l'aéroport si elle parvient à prouver que la fréquence des survols et du bruit qui en résulte apporte un trouble substantiel à la jouissance de sa propriété.

(1) E. ALVAREZ CORREA, Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des aéronefs en droit américain et en droit français, RFDA 1973, p. 146.

(2) . Etats-Unis C/ Causby, 328 US 256 (1946),
 . Affaire Griggs C/ Le Comté d'Allegheny
 369 US 84 (1962),
 . Batten C/ les Etats-Unis
 306 F 2d 580 (10 th Circ. 1962).

De la sorte, le système américain institue à l'encontre de l'exploitant d'aéroport une responsabilité objective originale.

Mais d'autres pays ont également opté pour ce système de la responsabilité objective

2) Le système des autres pays

Dans le bloc des pays ayant opté pour la responsabilité objective et n'appartenant pas au courant Anglo-Saxon, la France constitue, à cet égard, un exemple particulièrement clair (1).

C'est ainsi que l'article L 141-2 du CAC dont l'origine remonte à une loi de 1924 dispose que

"l'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime".

(1) R. GOY, La lutte contre les nuisances aux abords des aérodromes en France, RGAE 1974, p. 193.

Le rapport présenté par G. RIPERT (1) à la Commission des études législatives, ainsi que l'énoncé particulièrement clair et exempt d'ambiguïté de l'article L 141-2 du CAC, indiquent que le législateur soucieux de protéger une victime "rivée au sol" contre les risques de la circulation aérienne a imposé à l'encontre de l'exploitant d'aéronef, une responsabilité exorbitante, plus lourde que celle du droit commun, et le rendant responsable de plein droit sans qu'il puisse même invoquer la force majeure ou le cas fortuit.

Mais le système français n'est pas le seul à se fonder sur la responsabilité objective illimitée de l'exploitant.

De même l'article 97 alinéa 3 du Code de l'air roumain admet la responsabilité de plein droit

"de l'organisation socialiste ou de la personne physique qui exploite un aéronef en cas de dommages causés aux personnes ou aux biens qui ne se trouvent pas à bord" (2).

Enfin, le Code de l'air de l'union des républiques socialistes soviétiques, promulgué le 27 avril 1932, réglemente par son article 53 les dommages survenus tant aux passagers qu'à l'équipage ainsi qu'aux tiers à la surface.

Ce système réalise donc aussi un modèle de législation fondée sur la responsabilité objective (3).

- - - - -

(1) G. RIPERT, op. cit., Bull. Sté ét. législatives 1921.

(2) Al. Ch. KISS et Cl. LAMBRECHTS, op. cit.
AFDI 1970, CNRS, p. 777.

(3) DAN N STANESCO, op. cit., p. 15.

Mais à côté de la diversité rencontrée au niveau législatif, il convient de préciser que celle-ci se retrouve également au niveau réglementaire.

II Les solutions au niveau réglementaire

Dans le cadre de la lutte contre les pollutions et les nuisances causées par les aéronefs, les différents pays ont cherché à élaborer des règlements tendant d'une part à la réduction du bruit des aéronefs et concernant d'autre part la planification autour des aérodrômes.

a) La réglementation concernant la réduction du bruit des aéronefs

Chacun des pays utilisateur d'aéronefs est sensibilisé par les problèmes d'environnement.

A cet égard, ces divers pays vont en premier lieu chercher à mesurer et évaluer le bruit.

Dans un second temps, il leur sera possible à partir de ces différentes données de délivrer pour chaque aéronef un certificat de limitation des nuisances prouvant sa conformité, à un moment donné, par rapport aux normes de l'environnement.

1) La mesure et l'évaluation du bruit

Le problème posé par le bruit des aéronefs a conduit tous les pays à choisir des indices pour mesurer la gêne (1).

En France, pour définir le niveau sonore au voisinage des aéroports, les scientifiques ont adopté l'indice isopsoaphique N déterminé en fonction du niveau L en PNdB et du nombre journalier de mouvements (normes ISO 507 et projets ISO 1760 et 1761 et norme expérimentale S 31 008).

Aussi en ce qui concerne les risques de surdité professionnelle il a été possible de se référer à la norme française expérimentale S 31 013 conforme à la norme ISO 1999.

Basée sur des appréciations statistiques, cette norme indique le risque encouru en pourcentage prévisible de personnes présentant dans le cas donné une perte d'audition (2).

(1) M. BLOCK, Les problèmes posés par l'insertion des aéroports dans l'environnement, Colloque organisé par la Société française de droit aérien et spatial les 28 et 29 mai 1975 à Paris sous la présidence de M. F. LEGREZ, Avant propos par E. du PONTAVICE, RFDA 1975, p. 420.

(2) M. FOTI et P. LUCET, Le bruit : Normalisation et réglementation Cour de la Norm n° 232 VII VIII 1973, p. 335.

Mais si la méthode d'évaluation est une affaire technique, la fixation de limites est du ressort des autorités réglementaires.

Or dans tous les autres pays la méthode d'évaluation pour mesurer la gêne est différente.

En ce qui concerne la Suisse, cet indice s'appelle le NNI.

Le même indice est adopté en Grande Bretagne.

En revanche, en Allemagne, il y a l'indice que l'on appelle Q.

Devant pareille diversité, l'on est en droit de s'inquiéter sur l'efficacité de ces méthodes d'évaluation au plan international.

Toutefois, il semblerait que bien que différents ces indices puissent, par des calculs spécifiques, être comparés et de ce fait servir à la communauté toute entière.

Cependant, il est possible de regretter qu'à ce niveau, il n'y ait pas non plus une uniformisation des règles qui faciliterait les comparaisons.

La même remarque doit être faite en ce qui concerne la délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs.

2) La délivrance des certificats de limitation de nuisance des aéronefs

Les Etats-Unis sont dans le domaine de l'environnement toujours particulièrement en avance sur les autres pays.

C'est ainsi que la "Federal aviation agency" (FAA), à qui le congrès a délégué tous ses pouvoirs pour fixer des règles en matière d'aviation (1), a publié les nouveaux règlements sur les niveaux sonores demandés par le Président Ford le 21 octobre 1976 et par le Secrétaire aux transports le 18 novembre 1976.

En fonction de ces règlements, il est possible aux exploitants d'aéronefs, d'opérer un choix entre la modification ou le remplacement des appareils dont le niveau de bruit excède la norme FAR 36, c'est à dire 93 à 108 EPNdB selon la masse de l'avion (2).

Néanmoins, la France ne paraît pas être trop en retard par rapport aux Etats-Unis.

A cet égard, un décret en date du 8 mars 1973 et publié au Journal officiel du 10 mars 1973 a modifié sensiblement la partie du Code de l'aviation relative à la "police de circulation des aéronefs".

Ce décret va dans le sens de la politique visant à réduire les nuisances engendrées par l'exploitation des aéronefs.

(1) E. ALVAREZ CORREA, op. cit., RFDA 1973, p. 146.

(2) La FAA publie de nouveaux règlements sur le niveau sonore, 12 janvier 1977, Bulletin FAA.

De la sorte, le nouvel article R 133-2 dispose

"qu'aucun aéronef appartenant à l'une des catégories définies par le ministre chargé de l'aviation civile ne peut être utilisé pour la circulation aérienne sans être muni d'un certificat individuel de limitation en état de validité attestant qu'il est conforme à un type déjà certifié.

Le certificat de type atteste que les conditions relatives à la limitation des nuisances notifiées au postulant sont remplies pour un type déterminé d'aéronef".

La grande nouveauté de ce texte réside donc dans l'établissement obligatoire d'un certificat individuel de limitation des nuisances.

A ce propos, le ministre des transports précise que le décret du 6 mars 1973 vise à adapter la réglementation française aux décisions internationales.

Cependant cette louable initiative ne semble pas avoir été suivie par l'ensemble des pays.

De même, la réglementation concernant la planification autour des aéroports révèle à cet égard une certaine diversité entre les pays.

b) La réglementation concernant la planification autour des aéroports

La réglementation visant à essayer de réduire le bruit des appareils risquerait de ne pas aboutir si l'on ne cherchait pas également à réglementer la planification autour des aéroports.

A cet égard, il convient d'étudier la réglementation de la construction dans les zones de bruit, ainsi que la portée de cette réglementation.

1) La réglementation de la construction
dans les zones de bruit

Le bruit provoqué par le décollage et l'atterrissage d'un avion est concentré au maximum autour de l'aéroport (1).

Cependant ce bruit se propage également à l'extérieur de la plate-forme aéroportuaire et touche ainsi des habitations riveraines.

Néanmoins, celles-ci ne seront pas touchées de façon identique.

C'est ainsi que l'impact du bruit sera décroissant au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'aérodrome et des trajectoires suivies par les avions.

C'est cette constatation qui a incité les spécialistes de l'aviation civile à procéder au découpage en zones.

De ce fait, trois zones ont été tracées en fonction de l'indice psychique perçu.

Dans la zone A l'indice doit correspondre au moins à 96 PNdB, dans la zone B à 89 PNdB au moins et à 84 PNdB dans la zone C.

L'intérêt de ces zones réside dans le fait qu'il conviendrait d'éviter toute construction à l'intérieur.

A cet égard, une circulaire du 22 mars 1972 avait prescrit aux préfets de refuser le permis dans les trois zones (2).

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
Paris LGDJ 1975, p. 84.

(2) Construction dans les zones de bruit des aérodromes
AJDA novembre 73, p. 533.

Devant le flot de contestations provoqué par cette circulaire, l'administration renonça à l'appliquer et prit une nouvelle circulaire en date du 30 juillet 1973 qui atténua l'interdiction de la précédente.

C'est ainsi que l'interdiction dans les zones A et B fut maintenue pour les constructions à usage d'habitation et dans la zone C seules certaines constructions individuelles furent admises, à condition toutefois, d'être insonorisées.

En Allemagne fédérale, la réglementation de la construction dans les zones de bruit paraît beaucoup plus stricte.

Contrairement à la réglementation française, la réglementation allemande prévoit seulement deux zones beaucoup plus larges.

L'aire aéroportuaire en Allemagne comprend ainsi une zone I au-dessus de 75 décibels et une zone II au-dessus de 67 décibels (1).

Mais la diversité des méthodes d'évaluation des zones de bruit se confirme lorsque l'on étudie comment en URSS l'institut de recherches physiques du bâtiment a proposé de déterminer les distances admissibles entre les aéroports et les zones urbaines (2).

Devant cette multitude de méthodes de détermination des zones, force est de constater qu'une concertation, sur ce point encore de la réglementation, semble nécessaire.

Enfin la réglementation de la construction dans les zones de bruit a une portée qu'il convient de préciser.

(1) R. GOY, La loi allemande pour la protection contre le bruit des aéronefs, RGAE 1973, p. 271.

(2) A. KLIMUPHIN, Le bruit dans la détermination du zonage autour des aéroports en URSS, Bâtiment international mars avril 1973 n° 2, p. 103.

2) La portée de cette réglementation

En France les prescriptions de la directive du 30 juillet 1973 doivent être observées lors de l'établissement des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) et des plans d'occupations des sols (POS).

Ces documents devront contenir toutes les mesures permettant d'atteindre l'objectif d'intérêt national (1).

De ce fait, les autorisations d'utilisation du sol tiendront compte également des nuisances de bruit.

Ainsi, suivant la directive, le permis de construire devra mentionner dans ses considérants la situation de la construction au regard de son exposition au bruit.

Le certificat d'urbanisme devra donc signaler l'existence de la nuisance (2).

En réalité cette réglementation visant essentiellement à éviter que des tiers à la surface viennent se situer en zone touchée par le bruit, doit faire l'objet d'un consensus important de la part de tous les pays préoccupés par ces problèmes de pollution et de nuisances.

Que ce soit au niveau de l'évaluation du bruit, de la certification des avions, de la construction dans les zones de bruit ou de la législation en général, il est nécessaire de prévoir une coordination des autorités.

La diversité des politiques législatives et réglementaires sur le plan national ne pouvant nous satisfaire, il convient de se tourner vers une nécessaire coordination des autorités sur le plan international.

(1) J. LAMARQUE, op. cit., p. 87.

(2) R. GOY, op. cit., p. 202.

§ 2 LA NECESSITE D'UNE COORDINATION DES AUTORITES SUR LE PLAN INTERNATIONAL

En matière d'environnement, l'efficacité réside toujours dans la coordination des autorités afin d'élaborer en commun certaines mesures de prévention.

Dans le domaine du droit aérien et des règlements aéronautiques, il convient d'éviter à tout prix la diversité des législations et de la réglementation.

Une solide politique de prévention ne saurait s'entendre sans une parfaite coordination des instances aéronautiques.

Ces efforts doivent ainsi être portés, tant sur le plan législatif que réglementaire.

I Les solutions proposées au niveau législatif

Le droit de la responsabilité gagnerait sans aucun doute à être commun à tous les pays utilisateurs d'aéronefs.

Certes, nous savons que de multiples conventions ont déjà vu le jour, mais elles n'ont pas eu l'écho qu'elles méritaient faute d'adhérents.

Or, le droit international aérien ne peut se concevoir sans une base législative identique à tous les pays.

a) La nécessité de prévoir une nouvelle
convention internationale

Il n'est pas question, en l'occurrence, de reprendre exactement les conventions internationales précédentes et de tenter de les adapter à la situation actuelle.

A notre avis la responsabilité de l'exploitant d'aéronef comme celle de l'exploitant d'aéroport ne saurait être objective car ce système ne paraît pas compatible avec la permanence qui caractérise les phénomènes de pollutions aéronautiques.

1) Les conditions de la responsabilité
de l'exploitant d'aéronef

Ayant cherché à se conformer à la majorité des législations nationales en vigueur, la Convention de Rome de 1952 a adopté le système de la responsabilité objective et limitée (1).

Or, nous savons quel a été le sort réservé à cette Convention puisque les Etats-Unis ne l'ont pas encore ratifiée.

Ne cherchant pas à recoller les morceaux d'une porcelaine largement ébréchée, nous chercherons plutôt à élaborer un système logique et adapté aux phénomènes de pollution et nuisances.

(1) P. PLUCHON, La responsabilité de l'exploitant de l'aéronef dans la Convention internationale de Rome du 7 octobre 1952, RGA 1961, p. 132.

Ainsi, le point important de la Convention de Rome est qu'elle prévoit une exonération totale de responsabilité en faveur de l'exploitant d'aéronef lorsqu'il se conforme aux règles de la circulation aérienne, notamment en respectant les consignes en hauteur de survol et les procédures d'approche des aérodromes, et ce quelle que soit la fréquence des survols de ses appareils (1).

Or, à notre avis, l'élaboration de la règle de droit ne peut être séparée de l'existence de règlements concernant la matière.

C'est ainsi, qu'aujourd'hui des règlements aéronautiques ont déjà été pris, à travers les différents pays, dans le but de limiter au mieux les nuisances.

Les progrès, sans cesse croissants, de la technologie vont sans aucun doute améliorer encore la protection offerte par ces règlements aux riverains d'aéroports.

De la sorte, nous pensons que la règle de droit qui est destinée à se prolonger dans le temps doit nécessairement s'incorporer aux règlements et être élaborée dans un esprit de prévention plutôt que de dissuasion.

A cet effet, il est selon nous inutile et illogique d'élaborer une convention internationale qui se fonderait sur une responsabilité objective fut-elle limitée ou non (2).

Dans la mesure où l'exploitant d'aéronef se conformera aux règlements existants et suffisamment stricts pour assurer le respect des droits des riverains au calme et au repos, il n'y a plus de raisons de se fonder sur une responsabilité objective dont l'illogisme heurte chacun de nous.

(1) BENHAZERA, Etudes juridiques, Bruit causé par les aéronefs, Réparation du préjudice, Note 21 février 1961.

(2) P. PLUCHON, op. cit., p. 133.

Il convient de se rappeler que la Convention de Rome avait été écartée par les Etats-Unis parce que les rédacteurs du texte romain n'avaient pas voulu adopter le système de la présomption de faute.

Or, il importe de souligner que les USA totalisent 50 % et plus du trafic aérien mondial (1).

Rejoignant l'opinion de M. PLUCHON, nous considérons que le système fondé sur la présomption de faute est beaucoup plus adapté aux problèmes de pollution permanente engendrés par les aéronefs.

L'exploitant d'aéronef ne serait ainsi responsable que dans la mesure où il n'aurait pas respecté les règlements en vigueur et suffisants pour assurer le bien-être des riverains.

Ayant respecté scrupuleusement les consignes, il lui sera facile de faire tomber cette présomption pesant à son encontre.

Enfin, le riverain d'aéroport ne serait pas handicapé par une charge de la preuve trop lourde et serait efficacement protégé par des règlements contraignants.

Par ailleurs, la responsabilité de l'exploitant d'aéroport doit être envisagée sous le même angle.

(1) P. PLUCHON, op. cit., p. 246.

2) Les conditions de la responsabilité
de l'exploitant d'aéroport

Nous avons vu précédemment que nous avons pris parti en vertu de la "théorie de la causalité adéquate" pour la responsabilité de l'exploitant d'aéroport plutôt que de l'exploitant d'aéronef.

Effectivement, il nous est facile de rappeler l'illogisme de la situation qui aboutissait, dans tous les cas, à ne rechercher la responsabilité que d'une seule des compagnies aériennes, en se retranchant derrière le fait qu'elle avait le trafic le plus important (1).

Cependant ce raisonnement ne s'applique qu'en l'état actuel des choses, c'est à dire dans la mesure où l'article L 141-2 du CAC est encore en vigueur et où la jurisprudence cherche désespérément à atténuer une responsabilité trop rigoureuse et de surcroît injuste.

- - - - -
(1) Cass. civ. 2è 8 mai 1968,
JCP 1968 II 15595, Note de JUGLIART et du PONTAVICE,
RGAE 1968 346, Note LACOMEE,
RFDA 1968 327, Note GEORGIADIS,
RTD com. 1969 301, Note du PONTAVICE,
Cass. civ. 2è 17 décembre 1974,
DS 1975 J 441, Note Ch. LARROUMET.

Or, en pareille situation, la responsabilité de l'exploitant d'aéroport se conçoit, car la cause adéquate lui impute cette responsabilité.

En revanche, dans la mesure où l'on serait en présence de règlements réellement protecteurs des riverains, et d'une législation internationale ratifiée par la France et se fondant sur le système de la présomption de la faute, il n'y aurait plus de raisons de retenir particulièrement la responsabilité de celui-ci (1).

L'aéroport ne serait responsable du dommage anormal causé par l'évolution des aéronefs qu'en cas de faute de sa part. Dans l'hypothèse inverse, il lui serait également possible de prouver qu'il a respecté la réglementation existante.

Toutefois, ce procédé devrait être assorti d'une sanction en cas d'infraction aux règlements.

- b) La nécessité de prévoir une sanction efficace en cas d'infraction

L'immunité derrière laquelle pourrait se retrancher l'exploitant d'aéronef comme l'exploitant d'aéroport ne se justifie que par le respect de la réglementation.

C'est cette raison qui implique le caractère dissuasif de la sanction.

(1) Le bruit autour des aéroports : aspects juridiques et financiers : déclaration de la politique suivie par l'IATA concernant le bruit et la pollution de l'air résultant de l'évolution des avions, WEAA oct. 1972, p. 4.

. 1) Les raisons de cette sanction

Le système de la présomption de faute rend l'exploitant irresponsable, une fois qu'il a pu prouver qu'il s'est conformé strictement aux règlements en vigueur.

Or, nous savons qu'en application de l'article L 141-2 du CAC l'exploitant d'aéronef est responsable même s'il a scrupuleusement respecté les consignes de hauteur de survol et les procédures d'approche des aérodrômes (1).

En conséquence, l'exploitant, dans la mesure où ce système de la présomption de faute ne l'handicape pas injustement, aura une obligation morale de respecter ces règlements afin de ne pas porter atteinte aux droits des riverains, et de ce fait devra être sanctionné dans la mesure où il contreviendrait à ceux-ci.

Cependant, cette sanction, afin qu'elle ne soit pas atténuée par la jurisprudence, devrait être inscrite dans notre droit pénal ou administratif.

Ainsi, une codification de cette sanction permettrait sans aucun doute de lui donner son véritable caractère, à savoir, celui de dissuader l'exploitant d'enfreindre la réglementation.

(1) TGI Nice 9 déc. 1964, D 1965, p. 221,
Note F. DERRIDA.

2) Le caractère dissuasif de cette sanction

Certains pays particulièrement sensibilisés par les procès des riverains n'ont pas hésité à utiliser des sanctions particulièrement sévères.

C'est ainsi, qu'en raison de nombreux procès dus au bruit des aéronefs, le conseil municipal de Santa Monica (1) a instauré une amende de 15.000 dollars pour tout avion à réaction atterrissant sur l'aéroport municipal de cette ville et a ordonné l'arrestation du pilote qui sera déféré à la Police.

D'autre part, tout contrôleur du trafic aérien ayant autorisé l'atterrissage pourra être poursuivi.

Toutefois, un juge fédéral a interdit à la ville de Santa Monica d'arrêter les contrôleurs ne se conformant pas à l'ordonnance municipale, ou toute personne faisant atterrir un avion à réaction en cas d'urgence.

Sans en arriver à de telles mesures, le caractère dissuasif de la sanction devrait consister à pénaliser lourdement l'exploitant qui aurait enfreint les règles de la navigation aérienne.

C'est ainsi que les autorités aéroportuaires du Massachusetts ont prévu une amende de 500 dollars pour chaque décollage et atterrissage en cas de non respect des nouveaux règlements (2).

(1) New Santa Monica, Law would fire, arrest jet pilots landing there,

. Airport Highlights, avril 1975 n° 14, p. 2

. Business aviation, mai 1975 n° 19, p. 154.

(2) Nouvelles réglementations anti-bruit à Logan
Interavia CA décembre 1973 n° 7901, p. 2.

A cet effet, la responsabilité de l'exploitant pour tout dommage résultant d'une violation de normes devrait être absolue et le montant des indemnités particulièrement élevé (1).

Cette dissuasion ne se justifierait ainsi que parce que des normes strictes influerait directement sur le système de la responsabilité et assureraient réellement la tranquillité des riverains.

Cependant ce système de responsabilité fondé sur la présomption de faute ne se justifie que dans la mesure où une réelle coordination s'instaure au niveau international afin d'améliorer sensiblement la réglementation existante.

II Les solutions proposées au niveau réglementaire

Dans le cadre de la lutte contre la pollution et les nuisances des avions, il est nécessaire de faire coïncider les règlements entre les différentes autorités afin d'aboutir à un résultat concret.

Cependant ces mesures réglementaires doivent, pour se concilier avec le système de la présomption de faute, être plus strictes afin d'éviter la gêne subie par les riverains.

(1) Le bruit autour des aéroports, aspects juridiques et financiers : déclaration de la politique suivie par l'IATA concernant le bruit et la pollution de l'air résultant de l'évolution des avions, WEAA oct. 1972, p. 4.

- a) La mise en place de mesures plus strictes
pour l'atténuation du bruit des avions

Les dernières propositions de l'OACI en matière de bruit des avions semblent se concilier avec celles de l'administration américaine sur la réglementation concernant la certification acoustique des avions (1).

Cependant, il importe que ces mesures soient de plus en plus sévères.

- 1) La nécessité de prévoir des conditions
de certification acoustique plus
sévères

Au cours de sa cinquième réunion qui s'est tenue à Montréal du 15 au 30 novembre 1976, le Comité sur le bruit des avions (CAN) a formulé de nouvelles propositions concernant la certification acoustique des avions à réaction subsoniques (projet d'amendement à la deuxième édition de l'annexe 16).

Elles représentent, ainsi, une amélioration évidente, sur "la route du silence", des normes de certification acoustiques des aéronefs telles qu'elles avaient été élaborées par le CAN 4.

-
- (1) Un nouveau pas sur la route du "silence aéronautique",
Les dernières propositions de l'OACI en matière de
réglementation sur le bruit,
Bulletin de ITA n° 10 du 14 mars 1977, p. 259.

Cependant de telles propositions ne sauraient suffir.

En effet la technologie nous permet aujourd'hui de limiter les effets sonores provoqués par les avions au point de ne plus gêner les populations riveraines des aéroports.

A ce propos, celles-ci se félicitent de l'emploi par de nombreuses compagnies, d'avions aussi silencieux que l'airbus.

Notre objectif doit donc nécessairement atteindre ce seuil de tolérance pour les riverains d'aérodromes.

De la sorte, le problème du bruit des avions ne pourra être résolu qu'en édictant des réglementations beaucoup plus sévères et cela sur le plan international.

Certes, rien n'interdit non plus que les Etats européens élaborent une réglementation unique pour la CEE (1), ce qui permettrait d'appliquer plus efficacement les normes de l'OACI dans la CEE, puisqu'elles lient impérativement tous les Etats membres (2).

(1) C. CHAIR, Vers une réglementation européenne sur le bruit, Aéroport magazine n° 67 nov. 1976, p. 17.

(2) Proposition de directive du conseil relative à la limitation des émissions sonores des aéronefs subsoniques, présentée par la commission au conseil le 26 avril 1976, Journal des Communautés européennes 9 juin 1976 n° C 126/3.

Toutefois, cette lutte contre le bruit des aéronefs au niveau international nécessite une entente internationale sur la méthode d'évaluation et de mesure du bruit.

2) La nécessité d'affiner le système de mesure et d'évaluation du bruit

Nous avons vu précédemment que les réglementations des différents pays concernant la mesure et l'évaluation du bruit étaient différents au sein de chacun des Etats.

De façon à permettre de progresser plus rapidement vers la voie du silence, il est nécessaire d'aboutir à une entente internationale sur le problème de la mesure et de l'évaluation du bruit.

C'est ainsi qu'à l'heure actuelle, pour la conception des aéronefs ainsi que pour leur certification, on utilise la méthode très précise du niveau effectif du bruit perçu, mesuré en décibels (EPNdB) (1).

La mesure en elle-même est le niveau effectif perçu (EPNL) exprimé en EPNdB.

A cet égard trois points sont définis (2) :

-
- (1) Importants progrès vers la solution du problème du bruit des aéronefs, Communiqués de l'OACI, cf Air et cosmos 3 janvier 1970 n° 322.
 - (2) Normes et pratiques recommandées internationales, Amendement n° 4, Bruit des aéronefs, Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale OACI 6 mars 1978, Amendement applicable le 10 août 1978.

Tout d'abord le point de mesure latéral situé à 650 mètres sur une parallèle à l'axe de la piste, permet comme niveau de bruit admissible celui de 106 EPNdB pour un poids maximum de certification au décollage supérieur à 272.000 Kg diminué de deux unités quand le poids diminue de moitié et est de 102 EPNdB pour un poids inférieur à 34.000 Kg.

Ensuite le point de mesure survolé situé à 6.500 mètres sur le prolongement de l'axe de la piste permet 108 EPNdB pour un poids supérieur à 272.000 Kg diminué de 5 unités quand le poids ne dépasse pas la moitié, et est de 93 EPNdB pour un poids inférieur à 34.000 Kg.

Enfin il existe un troisième point de mesure qui est celui d'approche et qui est situé sur la trajectoire d'atterrissage à 2.000 mètres du seuil de piste en terrain plat.

De la sorte, le niveau de bruit ne peut excéder le niveau maximal en un ou deux endroits dans certaines limites et moyennant certaines compensations de point à point (1).

Toutefois, il convient, dans la mesure où l'on songerait à modifier notre système de responsabilité, de réduire considérablement ces niveaux de bruit à ceux des avions de la génération actuelle dont la discrétion peut seule permettre un système de la responsabilité fondé sur la présomption de faute.

Cependant cette lutte contre le bruit ne peut se concevoir sans un calendrier précis permettant d'élaborer une planification.

- - - - -

(1) R. GOY, La lutte de l'OACI contre le bruit des aéronefs, Environmental Policy and Law, 1976, ELSEVIER SEQUOIA LAUSANNE SWITZERLAND, p. 74.

- b) La nécessité d'établir le calendrier précis d'un plan de lutte contre la pollution et les nuisances des aéronefs

Personne aujourd'hui ne songe à nier le problème du bruit causé par les aéronefs.

Tout le monde admet qu'il est nécessaire de le résoudre, mais nul ne définit un objectif ou une méthode.

Or l'établissement d'un calendrier serait utile tant aux constructeurs et aux exploitants, qu'aux riverains.

- 1) L'intérêt en résultant pour les constructeurs et les exploitants

Le législateur afin de permettre aux constructeurs et aux exploitants d'élaborer une planification à long terme doit nécessairement prévoir et dresser un calendrier précis de lutte contre le bruit (1).

En effet, les constructeurs étant les premiers concernés souhaiteraient vivement qu'un tel calendrier soit dressé avec précision, afin de leur permettre de consacrer des études au problème du bruit tout en connaissant à l'avance les limites fixées pour l'avenir.

Les sommes énormes consacrées à l'étude de l'amélioration des effets soniques des avions seraient ainsi plus facilement débloquées dans la mesure où il serait possible de planifier à l'avance des programmes de construction.

(1) Le problème du bruit, Que faire et comment, Documentation Air France, Direction des Affaires générales.

De même, en ce qui concerne les compagnies aériennes un tel calendrier s'avérerait utile.

C'est ainsi, qu'un directeur de compagnie aérienne déclarait :

"je ne sais pas quel type d'avion choisir. Pour faire des bénéfices dans la conjoncture actuelle, je devrais me décider pour l'appareil le plus bruyant, parce qu'il est le moins coûteux à exploiter. Mais personne ne peut me dire quels seront les niveaux de bruit que l'on tolérera à l'avenir".

Pareille réflexion nous conduit à prendre réellement en considération l'importance de cette planification.

Force est de constater, que les avions commerciaux ayant une durée de service égale à 15 ou 20 ans, il est nécessaire de connaître dès à présent la réglementation de 1990-1995.

Mais la nécessité d'établir un calendrier précis de lutte contre la pollution et les nuisances revêt également un intérêt pour les riverains.

2) L'intérêt en résultant pour les riverains

La lutte contre le bruit des avions ne peut se faire que progressivement.

Nul ne peut naïvement prétendre aujourd'hui que la solution puisse être trouvée dans un avenir proche.

Pour cette raison, il ne serait pas inutile de dresser un calendrier précis de lutte contre le bruit, non seulement pour les constructeurs et les compagnies, mais également pour les riverains (1).

Un tel programme serait souhaitable à plus d'un titre.

En premier lieu, il serait possible aux riverains de constater à l'étude du calendrier que le problème du bruit trouvera réellement une solution dans un avenir que nous espérons le plus proche possible.

Ceci aurait vraisemblablement une répercussion sur la valeur vénale des propriétés riveraines de l'aéroport et aurait ainsi pour résultat d'atténuer le conflit existant actuellement entre les partenaires aéronautiques et les riverains.

D'autre part, cette planification aurait sans nul doute un effet psychologique important.

Le riverain actuellement isolé dans sa lutte contre le bruit, se trouverait de ce fait entouré par les mêmes partenaires aéronautiques qu'il considérerait peut de temps avant comme des adversaires.

L'intérêt de mener un combat ensemble, aurait sans nul doute des répercussions pratiques.

Chacun y gagnerait, et le problème serait vraisemblablement résolu plus rapidement et à moindre coût.

Toutefois cet effort des pouvoirs publics ne doit pas uniquement viser à unifier les mesures législatives et réglementaires.

L'Etat doit, afin de rendre une telle politique réalisable, élaborer des mesures fiscales permettant de compléter efficacement la politique législative déjà envisagée.

- - - - -
(1) J. BALAZARD, Pour un transport aérien discret, Perspectives de solutions au problème du bruit autour des aéroports, France transports aviation n°5 1976, p.71.

SECTION II :

L'ELABORATION DE MESURES FISCALES VISANT A ATTENUER LES
NUISANCES SUBIES DU FAIT DES AERONEFS

Dans le cadre de la lutte contre la pollution et les nuisances des aéronefs, les pouvoirs publics peuvent agir sur le plan fiscal.

Cependant, les procédés de protection auxquels les pouvoirs publics ont recours empruntent des formes juridiques variées (1).

C'est ainsi que l'Etat pourra user soit de mesures fiscales de taxation soit de mesures fiscales d'incitation.

(1) A. de LAUBADERE, Traité de droit administratif,
Paris LGDJ 1978 3è édition, p. 224.

§ 1 L'AMELIORATION DE LA POLITIQUE FISCALE DE TAXATION

La protection de l'environnement aéroportuaire incite le plus souvent les pouvoirs publics à appliquer des techniques fiscales de taxation.

Du point de vue de l'Etat, celles-ci ont l'avantage de ne pas grever directement le budget de la collectivité et de se retrancher derrière l'adage "les pollueurs doivent être les payeurs" (1).

Il existe ainsi, à l'heure actuelle, une taxe parafiscale prévue par le décret du 13 février 1973 (2), qui a créé un fonds spécial géré par l'aéroport de Paris, et alimenté par le produit de cette taxe perçue sur les exploitants d'aéronefs.

Toutefois, ce système comporte certaines faiblesses que nous nous proposons de relever afin de procéder à une modification de cette taxe, dans l'hypothèse où la politique de taxation serait maintenue.

(1) E. du PONTAVICE, La protection de l'environnement menacé par les nuisances industrielles, Annales de la Faculté de Sceaux 75-76, p. 11.

(2) Décret n° 73 193 (JO 27 février 1973, p. 2179),
AJDA 1973, p. 223,
RFDA 1973, p. 175,
Décret du 13 février 1973 instituant une taxe parafiscale en vue d'atténuer les nuisances subies par les riverains des aérodrômes d'Orly et de Roissy en France.

I La modification de la taxe parafiscale

D'une façon générale, la taxe parafiscale résultant du décret du 13 février 1973 se caractérise par un certain illogisme tendant aussi à l'inégalité.

A cet égard, il serait souhaitable de modifier sa couverture actuelle ainsi que son champ d'application.

De même, ce système étant criticable quant à son assiette, il serait nécessaire d'envisager une solution différente qui éviterait tout illogisme.

a) La modification de la couverture et de l'étendue de la taxe parafiscale

En l'état actuel des choses, le système de la taxe parafiscale instituée par le décret du 13 février 1973, est limité quant à sa couverture et son étendue.

C'est d'une part l'insuffisance de la couverture actuelle et d'autre part la limite apportée à son champ d'application qui justifient sur ce point sa modification.

1) L'insuffisance de la couverture
actuelle

Comme le souligne P. GIROD,

"la problématique particulière aux dommages de pollution impose encore une fois de s'écarter du principe d'une réparation illimitée" (1).

C'est pourquoi, l'aide financière à l'insonorisation prévue par la taxe parafiscale du décret de 1973, ne peut excéder en France 66 % du montant des travaux réellement exécutés (2).

Cependant cette aide pourra être portée à 100 % pour les personnels percevant l'allocation complémentaire du fonds national de solidarité ou bénéficiaires de certaines formes d'aide sociale (3).

Les logements ne bénéficient de l'aide qu'à concurrence de trois pièces principales et une cuisine.

Le montant des travaux pour chaque pièce est fixé par arrêté.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 265.

(2) Article 5 de l'arrêté du 27 mars 1973, Ainsi dans l'arrêté, cette aide financière n'est qu'une participation aux dépenses d'insonorisation, et constitue une participation aux dépenses d'insonorisation inférieure ou égale à 66 % et comportant ainsi un ticket modérateur.

(3) R. GOY, La lutte contre les nuisances aux abords des aéroports en France, RGAE 1975, p. 223.

La dépense représente 10.500 Francs pour 3 pièces dont l'administration ne prend ainsi à sa charge que 66 %.

De même cette aide financière à l'insonorisation ne dépasse pas en Allemagne fédérale la limite de 100 DM par m2 habitable soit environ 160 Francs le m2 pour les logements déjà implantés (1).

En revanche, la Grande Bretagne semble avoir fait sauté le plafond qu'elle avait institué dès 1966.

C'est ainsi que cette aide qui était limitée à l'origine à 50 % de la dépense d'insonorisation avec un plafond de 100 livres dans une zone qui était définie par l'indice NNI a été porté en 1968 à 60 % et à 150 livres.

Puis, en 1972, ce plafond a été porté à 100 % et à 360 livres avec toutefois une zone plus réduite par rapport à celle prévue en 1966 et 1968 (2).

Force est de constater, que parmi tous ces programmes d'aide à l'insonorisation, la victime est en partie abandonnée à son sort puisque l'aide n'est pas illimitée.

(1) En République fédérale allemande la loi du 30 mars 1971 prévoit la prise en charge des dépenses d'insonorisation.

(2) M. BLOCK, Colloque organisé par la Société française de droit aérien et spatial les 28 et 29 mai 1975 sur les problèmes posés par l'insertion des aéroports dans l'environnement, "Mesures prises par les aéroports pour atténuer les nuisances", RFDA 1975, p. 423.

Cette situation ne saurait être compatible avec le droit des riverains d'aéroport de jouir d'un environnement sain et paisible.

C'est pourquoi, nous estimons qu'à l'instar de la Grande Bretagne, il serait souhaitable en France de prévoir un plafond qui serait porté à 100 % pour une somme sensiblement supérieure à celle actuellement prévue.

Mais, à côté de cette injustice flagrante jouant à l'encontre des riverains, il convient de dénoncer l'inégalité existant, cette fois, entre les riverains.

- 2) L'inégalité entre les riverains résultant de l'étendue de son champ d'application

Le décret du 13 février 1973 instituant une taxe parafiscale dans le but d'atténuer les nuisances subies par les riverains, ne s'applique qu'aux deux aéroports dépendant de l'aéroport de Paris, à savoir les aéroports d'Orly et de Roissy en France.

Il convient même de noter que certaines règles ne s'appliquent qu'à l'aéroport de Roissy (1).

En effet, l'ouverture de l'aéroport Charles de Gaulle 24 heures sur 24 pose un problème de nuisances nocturnes particulièrement important, et cette législation permet de racheter les propriétés individuelles ou à défaut de les insonoriser dans la zone la plus bruyante, c'est à dire la zone A.

(1) E. du PONTAVICE, Colloque organisé par la Société française de droit aérien et spatial les 28 et 29 mai 1975 à Paris, op. cit., RFDA 1975, p. 412.

Récemment, une mesure analogue a été prise à Orly, dans une petite zone encore plus touchée, située très près de l'extrémité des pistes.

D'autre part, ce fonds sert à couvrir les dépenses d'insonorisation des établissements d'enseignement et des établissements de soins dans les zones A et B.

C'est ainsi que l'étendue du champ d'application de cette taxe parafiscale nous conduit à considérer qu'elle engendre une discrimination tout à fait injuste entre les riverains (1).

Nous ne pensons pas que les riverains des aéroports du Sud-Ouest ou bien ceux de la Côte d'azur soient moins sensibles aux décibels des avions décollant et atterrissant chaque jour sur l'aéroport.

Cette inégalité de traitement entre les riverains des différents aéroports révèle ainsi la faiblesse du système d'indemnisation.

Dans l'hypothèse où les pouvoirs publics souhaiteraient conserver la taxe parafiscale, il serait nécessaire de l'étendre aux riverains de tous les aéroports.

Mais, la taxe parafiscale encourt à l'heure actuelle une autre critique.

En effet, la taxe étant instituée sur les passagers et non sur le bruit effectif, il serait souhaitable afin de parvenir à une solution logique, de modifier l'assiette de cette taxe.

(1) F. MODERNE, Note s/ Conseil d'Etat 7 mai 1975, Dalloz 1976, p. 590.

b) La modification de l'assiette de la taxe
parafiscale

La taxe parafiscale étant calculée indépendamment de l'ampleur du bruit causé par les aéronefs, encourt sur ce point la critique.

C'est pourquoi, il serait souhaitable d'envisager une autre solution dans le cadre de la lutte contre le bruit.

1) La critique du système actuel

Selon le décret n° 73-193 du 13 février 1973 la taxe parafiscale est due par les exploitants d'aéronefs, en vue d'assurer le financement des opérations destinées à atténuer certaines nuisances, et est perçue par l'aéroport de Paris (1).

Aussi, selon l'article 2 du même décret cette taxe est due pour tout passager, excepté pour l'équipage ainsi que pour les enfants de moins de deux ans (2).

De même, elle ne porte pas non plus sur le frêt afin de ne pas aggraver irrémédiablement cette partie du trafic aéronautique.

Deux critiques doivent être adressées à ce système.

(1) J. DUFEAU, Domaine public : Utilisation du domaine public aéronautique, Juris-classeur adm. Fasc. 408 4, 1975.

(2) R. GOY, op. cit., RGAE 1975, p. 221.

D'une part, cette taxe parafiscale ayant pour objet le nombre de passagers, est totalement dépourvue d'effet incitatif (1).

C'est ainsi que l'exploitant d'aéronef répercutera automatiquement la taxe sur le prix du billet payé par le passager.

De la sorte, il ne sera jamais possible d'aboutir à la réduction effective du bruit des aéronefs puisque l'exploitant lui-même n'y a aucun intérêt.

D'autre part, le taux de la taxe est fixé à un Franc suivant que l'embarquement se fait à destination d'un aéroport français et à trois Francs s'il s'agit d'un aéroport étranger.

A cet égard, il est difficile d'admettre un pareil raisonnement.

Le bruit causé par le décollage d'un aéronef ne saurait en aucun cas être différent selon la destination empruntée par cet avion.

Ce manque de réalisme de la part des pouvoirs publics doit être ici dénoncé, et nous conduit tout naturellement à envisager une solution différente et adaptée au but de la taxe parafiscale.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 263.

2) La solution envisagée dans le cadre
de la lutte contre le bruit

L'aéroport de Paris avait en 1973 déclaré que
l'institution de la taxe parafiscale semblait être
"une amorce de règlement réaliste" (1).

Il est ainsi difficile d'expliquer comment un tel
système, fondé sur le réalisme a pu être de la sorte critiqué
par de nombreuses personnalités.

Alors que selon certains elle paraît inadaptée (2)
car elle ne combat pas le bruit à la source et n'incite pas
non plus à atténuer la pollution sonore existante, selon
d'autres elle semble injuste car elle est la même, quel que
soit le bruit occasionné (3).

- - - - -

- (1) Aéroport de Paris, Les nuisances, une amorce de
règlement réaliste, Magazine aéroport de Paris n° 32
avril 73, p. 1.
- (2) Antoine WEILL, Les voies du silence après l'instauration
d'une taxe sur le bruit, Le Figaro 18 juillet 1973,
XOLM, Une occasion manquée, Le Monde 27 décembre 1972.
- (3) VIZET, Question écrite du 27 octobre 1973,
Réponse : JO 23 janvier 1974, p. 357.

A cet égard, il serait donc souhaitable d'envisager une taxe qui soit due, non plus sur le nombre de passagers, mais en fonction du bruit provoqué par l'avion.

L'objet de la taxe ainsi modifiée deviendrait donc conforme au but de celle-ci, c'est à dire la lutte contre le bruit des avions.

C'est ainsi qu'il serait possible de moduler la taxe par rapport au nombre de décibels produits par l'aéronef au décollage et à l'atterrissage.

De la sorte, l'on pourrait, comme cela se fait déjà en Allemagne fédérale, abaisser le taux de la taxe pour les aéronefs de la génération actuelle, du type airbus, par exemple, et qui sont particulièrement silencieux.

C'est cette absence de différenciation entre les divers types d'appareils qui rend le système de la taxe parafiscale, telle qu'elle est actuellement calculée, tout à fait "irréaliste" et totalement "injuste".

En effet, ce système conduit à pénaliser un avion comme l'airbus plus lourdement qu'une caravelle.

Le premier étant plus silencieux et ayant une capacité plus importante, alors que le second est plus bruyant et ne transporte qu'un nombre de passagers moindre ; le paiement de cette taxe aboutit ainsi à des résultats diamétralement opposés à ceux initialement prévus.

Force est de constater, qu'il serait souhaitable de modifier son objet et que la logique implique qu'elle soit établie en fonction du niveau de bruit atteint par l'avion (1).

Mais la pollution sonore n'étant pas la seule source de nuisances causée à l'environnement, il sera peut-être utile dans l'avenir d'envisager une redevance du fait de la pollution atmosphérique et des eaux.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 264.

II Le paiement d'une redevance du fait de la pollution atmosphérique et des eaux

Certaines études ont été entreprises afin de mieux connaître les problèmes posés par l'insertion de l'aéroport dans son environnement (1).

C'est ainsi que des mesures ont été recommandées afin d'éviter au maximum la pollution de l'air et de l'eau (2).

A ce titre, il serait envisageable dans le cadre d'une politique de taxation de prévoir un système de taxes du fait de la pollution des eaux et de la pollution atmosphérique.

(1) FAIQUE, Impact des aéroports sur l'environnement, Service technique des bases aériennes, octobre 1975.

(2) US department of transportation FAA,
Airport construction controls to prevent air and
water pollution, 1971 n° AC 5370 - 7, p.6,
HJ. BORST, Moyens et méthodes pour la lutte contre les
conséquences négatives du trafic aérien pour les
riverains des aéroports 14è Congrès ICAA Nairobi
sept. 74 ICAA,
1974 septembre, p. 2 et S.

- a) Le système d'une taxe du fait de la pollution des eaux .

L'institution d'une taxe sur la pollution des eaux inciterait sans aucun doute les exploitants d'aéroports à lutter plus efficacement contre cette forme de pollution.

Les fonds ainsi récoltés permettraient de ce fait, d'entreprendre certaines actions dans le domaine de la pollution des eaux.

- 1) L'effet dissuasif de cette taxe

La mise en place d'une taxe sur la pollution des eaux doit se distinguer très nettement de la réglementation des infractions relative à la pollution marine.

Alors que les articles 20 à 23 de la loi du 16 décembre 1964 se caractérisent par la faiblesse des pénalités généralement prononcées (1), l'institution d'une taxe sur la pollution des eaux jouant à l'encontre de l'exploitant d'aéroport aurait pour but de recycler les eaux polluées et de ce fait le taux de la taxe varierait selon que l'exploitant d'aéroport a mis en place ou non un système de purification et de recyclage des eaux usées (2).

(1) Loi du 16 décembre 1964 relative à la pollution des eaux, JO 18 décembre 1964, p. 11.258,

Le décret du 15 décembre 1967 sanctionne d'amendes dérisoires toutes infractions (400 à 2.000 F), JO 19 décembre 1967.

(2) Waste water purification and recycling plant at Zurich airport, Airport forum report octobre 1974 n° 29, p. 8.

De la sorte, pareille modulation aurait nécessairement un impact sur l'attitude de l'exploitant.

Celui-ci soucieux de ses deniers n'hésiterait pas à mettre au point un dispositif d'élimination des produits polluants aboutissant ainsi à éviter toute pollution des eaux.

Une telle politique aurait de ce fait l'avantage de réellement exercer une influence sur l'exploitant, contrairement aux amendes dont le montant dérisoire et invariable, met en évidence l'inadaptation flagrante.

Enfin, dans l'hypothèse où l'exploitant ne serait pas sensible à une telle mesure de taxation, les fonds ainsi récoltés permettraient de mettre au point un système de prévention permettant d'éviter ou de recycler les eaux usées.

2) La destination des fonds récoltés par cette taxe

La pollution des eaux de rivière par les effluents des aéroports nécessite certains traitements afin de pallier à ces dommages pouvant atteindre par là toute une région (1).

A ce titre il est nécessaire en vue de procéder à un traitement des eaux usées, de disposer de certains fonds.

C'est ainsi que les fonds récoltés par la taxe sur la pollution des eaux pourraient permettre d'éliminer les produits organiques et inorganiques polluants, mais aussi de recycler les eaux, diminuant, du même coup, la consommation d'eau propre.

(1) CB. PATTARINI, Environment and energy conservation, WEA 28^e conférence 1974 Dublin, 1974 n° 6, p. 3.

Ce souci constant d'éviter la pollution des eaux, a incité l'aéroport de Paris à proposer une solution pratique afin d'éviter l'accroissement des eaux de l'orge par les effluents de l'aéroport d'Orly (1).

La solution retenue consiste à dévier les effluents pollués dans une chambre de décantation afin d'intercepter d'une part les boues que l'on évacue automatiquement dans les eaux usées, d'autre part les graisses et les hydrocarbures que l'on stocke dans une bache de reprise afin de les évacuer par camions citernes.

Les ouvrages projetés comprennent donc un puits et une chambre de décantation des boues et de séparation des hydrocarbures et graisses.

Pareil traitement des effluents de l'aéroport d'Orly nécessite donc certains fonds.

A cet égard, l'instauration d'une taxe due par les exploitants d'aéroports et relative à la pollution des eaux permettrait de débloquer immédiatement les sommes susceptibles d'être consacrées à la réalisation de tels travaux.

Mais une semblable taxe pourrait également être instituée en ce qui concerne la pollution de l'air.

(1) Traitement des effluents permanents de l'émissaire Sud à l'aéroport d'Orly, Etude préliminaire, Aéroport de Paris 1974 janvier, p. 1 à 16.

b) Le système d'une taxe du fait de la pollution atmosphérique

L'instauration d'une taxe sur la pollution atmosphérique aurait pour but de financer la lutte contre ce genre de pollution.

Par ailleurs, cette taxe aurait pour effet de permettre la recherche visant à éliminer ou, à tout le moins, réduire considérablement cette forme de pollution.

1) Le financement de la lutte contre la pollution atmosphérique

Les constructeurs et les compagnies aériennes ont mis en oeuvre des moyens énormes pour réduire la pollution atmosphérique causée par les moteurs d'avions (1).

Alors que les émanations de fumées paraissent pouvoir être maîtrisées par les spécialistes, en revanche le manque de connaissances ne permet pas une action efficace pour réduire les odeurs.

A ce titre, les fonds récoltés par la taxe sur la pollution atmosphérique due par les exploitants d'aéronefs pourraient permettre de financer de telles recherches.

Ces fonds provenant de la taxe seraient ainsi attribués à un organisme de chercheurs ou bien à des constructeurs afin de leur permettre de rechercher des solutions visant à atténuer les nuisances atmosphériques engendrées par les avions.

(1) MA JACOBS, La réduction des odeurs et fumées des moteurs d'avions, Bulletin de l'ITA, mai 1973 n° 18, p. 415.

De même, comme en ce qui concerne la taxe sur la pollution des eaux, et sur le bruit, il conviendrait de moduler cette taxe selon le type d'avion.

A cet égard, un avion dont les caractéristiques le rendraient peu polluant, pourrait être totalement exonéré de cette taxe.

En revanche, l'appareil particulièrement polluant devrait être taxé au taux le plus fort.

Aussi ce système de taxation produirait inéluctablement certains effets bénéfiques.

2) Les effets de cette politique de taxation

Les sommes récoltées par l'intermédiaire de la taxe sur la pollution atmosphérique auraient pour objet de rechercher des systèmes permettant de réduire la production des polluants provenant des processus de combustion du kérosène dans les moteurs (1).

(1) Atmospheric pollution by aircraft engines (4)

St meeting of the agard propulsion and energetics
London, 9 - 13 avril 1973,

AGARD septembre 1973, p. 370 et s.

L'importance de ces études ne saurait être négligée.

C'est ainsi que deux études, l'une réalisée par la National academy of scientists (Environmental impact of stratospheric flight) (1), l'autre par le Transportation department (Climatic impact assessment program) (2), ont déterminé que l'exploitation de la nouvelle génération d'avions subsoniques gros porteurs et d'avions supersoniques pourrait être cause de l'augmentation du nombre des cancers de la peau, si les appareils volent au-dessus de 12.000 mètres (3).

(1) . New generation high flying subsonics could cause skin cancer, Academy Warns,
 . Aviation Daily
 avril 1975 n° 23, p. 182.

(2) . Stratospheric flight report indicates uncertainly factor,
 . Flight international
 avril 1975 3448, p. 583.

(3) D. VERGUESE, L'influence des vols supersoniques sur la stratosphère,
 Le Monde 25 avril 1973, p. 12.

C'est la destruction de l'ozone de l'air qui protège la terre des rayons ultra-violetes qui pourrait être à l'origine de ce type de phénomène (1).

A titre d'exemple une flotte de 100 avions supersoniques pourrait augmenter les cancers de la peau de 1,4 %.

Toutefois, il serait possible pour les chercheurs, dans la mesure où on leur en fournirait les moyens, de réaliser des progrès technologiques permettant d'éviter une perte d'ozone (2).

Par ailleurs certaines recherches entreprises dans d'autres domaines, ont établi qu'en améliorant le moteur actuel du concorde, on pourrait obtenir une réduction des émissions d'oxyde de carbone de 88 %, d'hydrocarbures de 94 % et aussi de protoxyde d'azote de 44 %.

(1) . Au sujet de l'aviation civile supersonique :

Conséquences des vols stratosphériques,

. Bulletin du GIFAS,

. Juin 1976 n° 1187, p. 1.

(2) . Pollution mit jets SST emission rules,

. Aviation week and space technology,

. August 1976 n° 8, p. 26.

Toutefois, le coût de mise au point des moteurs serait de l'ordre de 10 millions de dollars.

De la sorte les fonds provenant de la taxe sur la pollution atmosphérique pourrait permettre de financer en partie cette mise au point, le reste restant à la charge des Etats.

Mais, l'amélioration de la politique fiscale de taxation ne saurait être la solution recherchée, dans la mesure où, pour être efficace elle écrase l'exploitant.

Certes, nous avons cherché à l'envisager sous tous ces aspects dans la mesure où elle serait utilisée.

Cependant, nous pensons très fortement qu'une politique fiscale d'incitation serait plus adaptée et plus efficace.

A l'heure où les hommes politiques de toutes tendances proclament le droit à un environnement sain, et qui serait protégé par les pouvoirs publics, il nous paraît indispensable de nous orienter plutôt vers une politique fiscale d'incitation.

Celle-ci coûterait chère à la collectivité dans un premier temps mais serait à notre avis beaucoup plus rentable à long terme.

§ 2 L'ELABORATION D'UNE POLITIQUE FISCALE D'INCITATION

De nombreux pays ont depuis longtemps compris la nécessité de s'orienter plutôt vers une politique d'incitation que de taxation.

C'est ainsi qu'à la suite de la promulgation de la loi de 1969 sur la pollution de l'environnement, le Président R. Nixon proposa le 20 février 1970, dans un important message au congrès, un vaste programme, en 37 points, de mesures législatives et réglementaires concernant la politique de protection de l'environnement.

A ce titre, il fut affecté des crédits plus importants à la lutte contre les pollutions, notamment une ouverture sur quatre ans de 4 milliards de dollars, pour construire des installations municipales de traitements de déchets.

De la même façon, la recherche publique et privée fut favorisée afin de mettre au point des carburants et des véhicules moins polluants (1).

Suivant cet exemple, de nombreux Etats, comme le Japon ont consacré des milliards afin d'assurer au mieux la protection de l'environnement.

C'est pourquoi, toute notre attention se portera avec un particulier intérêt sur le choix de mesures d'incitation, plutôt que de taxation.

A cet égard, il serait possible d'envisager une politique visant à l'incitation et tendant à favoriser les exploitants d'aéronefs, ainsi que les constructeurs soucieux de coopérer au développement d'une aviation moderne compatible avec un environnement sain.

(1) E. du PONTAVICE, op. cit., Annales de la Faculté de droit et des sciences économiques de Sceaux Paris XI, 1975-1976, p. 109.

I L'octroi de primes destinées à favoriser les exploitants d'aéronefs

Les progrès de la technique s'étant particulièrement développés ces dernières années, le choix des solutions tendant à lutter contre les nuisances des avions sera essentiellement guidé par des considérations d'ordre économique.

A ce titre, deux solutions s'offrent aux exploitants d'aéronefs.

Ceux-ci peuvent soit décider de procéder au "rétrofitage" des moteurs d'avions soit remplacer les avions bruyants par de nouveaux appareils plus silencieux (1).

- a) Les primes accordées pour le "rétrofitage" des moteurs anciens

Le choix de procéder au "rétrofitage" des aéronefs lorsque cette solution semble préférable au retrait des aéronefs est une solution qui alourdit particulièrement la gestion des compagnies aériennes.

C'est ainsi, qu'une politique d'incitation de la part des pouvoirs publics devrait conduire l'Etat à allouer des primes rendant ces charges financières supportables.

(1) A. KANAFANI, A. MOGHA RABI, Alleviating impact of aircraft noise, Transportation engineering journal of ASCE, novembre 1975, TE 4, p. 657.

- 1) Le coût pour les compagnies aériennes
du fait du respect de la
réglementation

La stratégie consistant pour les compagnies aériennes à procéder au rétrofitage des aéronefs, entraîne pour celles-ci de lourdes charges financières, difficilement supportables.

A ce titre, certaines études prospectives ont déterminé qu'aux Etats-Unis, les coûts potentiels qu'entraînerait le respect des diverses réglementations entre 1975 et 1985, c'est à dire au cours d'une décennie, reviendraient pour les compagnies aériennes américaines à un montant total en 1985 de 7,3 milliards de dollars (1).

C'est ainsi que pour que le parc aéronautique américain soit conforme aux spécifications de Part 36, il serait nécessaire de procéder au rétrofitage de 1700 avions, dont 400 Boeings 707, DC 8, B 727, B 737 et DC 9.

Cependant M. ELLINGSWORTH (2) note que l'installation de nacelles silencieuses sur les Boeings 707 et DC 8 entraînerait des coûts nettement plus élevés que pour des Boeings 727, des Boeings 737 et des DC 9.

-
- (1) Economics alone will retire jets, Air transport world 1976 novembre n° 11, p. 27.
 - (2) RK. ELLINGSWORTH, Noise policy playing key roles in replacement plans, Aviation week and space technology, 1975 novembre n° 19, p. 87.

En France, les problèmes techniques soulevés par la soumission des avions anciens aux normes de bruit de l'annexe 16 impliquent pour les Boeings 707/A, les DC 8-30, les Caravelles 3, le remplacement de leurs moteurs à simples flux, alors que les avions équipés de moteurs à doubles flux tels les Boeings 707-300-B/C, DC 8-50 et 60, Boeings 737, Boeings 727, DC 9, Caravelles 12 et Mercures peuvent subir une modification.

C'est ainsi que selon H. SALUDEN (1), sur le plan économique, les modifications de ces appareils entraîneraient des frais évalués à 1.010 M F. courants pour les Compagnies françaises (frais financiers et variation des coûts d'exploitation inclus).

De la sorte, il semble indispensable d'allouer aux exploitants d'aéronefs des primes afin de rendre ces charges financières supportables.

2) L'octroi de primes rendant les charges financières supportables

Dans le cas d'absence de contraintes budgétaires, le problème des dommages causés par les aéronefs à l'environnement aurait depuis un certain temps, déjà été résolu.

Or, nous savons, que la technique a toujours été tributaire de considérations d'ordre économique.

(1) H. SALUDEN, La réduction du bruit causé par les appareils anciens,
Analyses
Mai 1975 n° 15, p. 1 et s.

Toutefois, tous les Etats concernés par la pollution des aéronefs, doivent nécessairement chercher à réduire les nuisances des avions en contribuant très largement à ce programme de rétrofitage des appareils.

Nous venons de voir que les coûts de rétrofitage des moteurs entraîneraient pour les compagnies aériennes des contraintes budgétaires incompatibles avec un saine gestion (1).

C'est pourquoi, il semble indiscutable que l'Etat, soucieux de la sauvegarde de notre environnement, doive contribuer à ce vaste programme de réduction de la pollution des aéronefs en allouant aux compagnies aériennes des primes susceptibles de les aider réellement.

Certes, une pareille politique coûterait chère aux pouvoirs publics.

Il convient à cet égard, de déterminer avec précision ce que l'on souhaite réellement.

A notre avis, le choix ne doit pas laisser de place à l'incertitude et aux hésitations.

Il incombe à l'Etat de financer intégralement cette politique de lutte contre le bruit et la pollution des aéronefs.

Toutefois, il peut être également préférable d'adopter une politique de remplacement des aéronefs, dans la mesure où cette solution apparaît économiquement plus viable.

(1) . British noise cuts,

. Flight international

1973 décembre n° 3380, p. 1020-1021.

- b) Les primes favorisant l'utilisation de nouveaux avions moins bruyants

Les règles de gestion impliquent qu'il est, parfois, préférable de procéder à un changement d'appareils plutôt qu'à un rétrofitage.

Tel sera le cas, lorsque l'avion sera déjà amorti sur le plan comptable, ou bien entraînera des coûts d'exploitation et d'entretien particulièrement élevés pour la compagnie utilisatrice.

A cet égard, il sera possible pour les pouvoirs publics soit de rembourser une partie des redevances d'atterrissage comme cela se passe dans certains pays étrangers, soit d'octroyer des aides financières.

- 1) Le remboursement d'une partie des redevances d'atterrissage

Suivant l'exemple allemand, il serait possible d'allouer, aux compagnies aériennes utilisant des avions peu bruyants, des primes sous la forme d'une diminution sensible des taxes et redevances aéroportuaires.

C'est ainsi qu'en Allemagne fédérale, l'aéroport de Francfort a utilisé depuis 1974 un système de primes destinées aux avions silencieux (1).

(1) Eine lobenswerte initiative (une louable initiative)
Flughafen na chrichten - Frankfurt,
Juillet 1975 n° 40, p. 1.

A cet égard, toutes les compagnies concernées, à savoir 18 compagnies aériennes, sont favorables à cette initiative, à l'exception de l'une d'entre elles qui reproche en réalité, aux autorités locales d'avoir toléré une urbanisation excessive des abords de l'aéroport.

Or, il semblerait qu'actuellement parmi les avions fréquentant cet aéroport, un avion sur quatre réponde aux normes de l'OACI.

Il convient également de noter que la Lufthansa, du fait de sa flotte particulièrement moderne et silencieuse a le plus bénéficié de ce système de primes institué par l'aéroport de Francfort.

Cette expérience de l'aéroport de Francfort a en outre été suivie par d'autres aéroports allemands, qui ont décidé de moduler le montant des taxes aéroportuaires en fonction du niveau de bruit des aéronefs.

Suivant cet exemple particulièrement intéressant dans le cadre d'une politique fiscale d'incitation, il serait également possible en France de prévoir le remboursement d'une partie des redevances et taxes d'atterrissage dans la mesure où les compagnies utilisent des avions peu bruyants.

Cependant le remplacement du parc aéronautique impliquant des coûts particulièrement élevés, il conviendrait que les pouvoirs publics octroient également certaines aides financières.

2) L'octroi d'aides financières de la part des pouvoirs publics

Selon les conférenciers de l'Air transport association engineering and maintenance forum, seules des considérations économiques détermineront le retrait des anciens aéronefs à réaction (1).

En effet, il s'avère que l'opération de remplacement est contraignante et coûteuse pour les compagnies aériennes, dans la mesure où les dirigeants de ces compagnies ne pourront plus acheter certains avions qui auraient mieux répondu à leurs besoins que les appareils qui sont certifiés acoustiquement, et aussi, parce qu'une telle mesure aboutira par voie de conséquence à entraîner une chute sensible des cours des avions anciens dont ces compagnies sont encore utilisatrices.

Toutefois, ces difficultés n'ont pas semblé arrêter la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) puisque celle-ci a été amenée à recommander à ses Etats membres de chercher plutôt à accroître la proportion des appareils récents dans les flottes européennes, c'est à dire de procéder plutôt à un remplacement qu'à une conversion (2).

(1) Economics alone will retire jets, Air transport world, novembre 1976 n° 11, p. 27.

(2) J. BALAZARD, Perspectives de solutions au problème du bruit autour des aéroports, France transport aviation civile 1976 n° 5, p. 70.

A cet égard, imposer l'élimination prématurée de ces aéronefs conduirait ainsi à créer pour les compagnies aériennes des difficultés financières.

C'est pourquoi, il convient à notre avis, que les pouvoirs publics participent entièrement à cette lutte contre les nuisances des aéronefs.

Ceci implique en conséquence que l'Etat alloue aux exploitants d'aéronefs des aides financières leur permettant de procéder à cette élimination prématurée, d'ailleurs vivement conseillée par les instances européennes aéronautiques.

Mais, selon nous cette politique fiscale d'incitation doit également être accompagnée par l'octroi de primes destinées à favoriser les constructeurs.

II L'octroi de primes destinées à favoriser les constructeurs

La lutte contre la nuisance des avions ne saurait concerner uniquement les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs.

Celle-ci intéresse également les constructeurs d'avions, comme les constructeurs d'habitations situées en bordure des aérodromes.

Il semble donc que dans un souci d'efficacité, il soit utile d'octroyer également à ces constructeurs des primes leur permettant de contribuer efficacement à la protection de l'environnement.

a) Les primes destinées aux constructeurs d'avions

L'idée de faire participer les constructeurs d'avions à la politique de prévention, suppose que les pouvoirs publics mettent au point un système d'incitation publique dont l'utilité ne saurait être mise en doute.

C'est la raison pour laquelle, l'Etat a souvent passé "des contrats de branche" avec les représentants de telle catégorie professionnelle dans le but de l'inciter à atteindre un objectif déterminé.

1) L'utilité de l'incitation publique
à la construction d'appareils
silencieux

L'utilité de l'incitation publique dans le domaine de l'environnement, en général, est incontestable (1).

Il en a déjà été ainsi, dans le domaine de la démographie, ou bien dans celui de l'investissement, où les pouvoirs publics ont toujours eu la possibilité d'influer sur les orientations, en fonction des priorités établies par les gouvernements.

A cet égard, s'il est possible à l'Etat de mettre en oeuvre un plan destiné à favoriser les naissances, il lui sera à fortiori possible de favoriser les constructeurs afin de les aider à oeuvrer dans la voie du silence et de la salubrité plutôt que dans celle des performances et du vacarme.

(1) X. BIRBES, L'incitation publique à l'investissement de lutte contre la pollution industrielle des eaux, Thèse Montpellier 1975, p. 277.

C'est ainsi que les constructeurs sensibles à cette collaboration étroite avec les pouvoirs publics pourront dans des conditions favorables réaliser des projets prenant en considération l'équilibre écologique.

Certes, nous savons que l'Etat participe déjà à la recherche aéronautique des constructeurs.

Cependant, ce que nous souhaitons, c'est que cette aide soit rationalisée en fonction du seul objectif écologique, qui nous paraît aujourd'hui certainement prioritaire par rapport à ceux visant les performances ou l'autonomie des temps de vol.

C'est précisément parce que nous sommes convaincus que cette aide publique est utile (1) que nous suggérons qu'elle soit utilisée à la construction d'appareils plus silencieux et moins polluants.

Cette aide pourrait intervenir sous la forme de "contrats de branche".

2) La mise au point de contrats de
branche entre les pouvoirs publics
et les constructeurs

Dans le domaine aéronautique en particulier, il serait possible de prévoir des procédures contractuelles intervenant entre les pouvoirs publics et les constructeurs.

(1) M. VASSEUR, Un nouvel essor du concept contractuel,
Les aspects juridiques de l'économie concertée et
contractuelle,
RTD civ. 1964, p. 5.

Il serait ainsi souhaitable que le ministre chargé de l'environnement, en accord avec celui des transports, passe avec les constructeurs aéronautiques des conventions appelées "contrats de branche" (1).

Ces accords permettraient de la sorte aux pouvoirs publics de consentir des aides financières exceptionnelles aux constructeurs d'avions, moyennant l'engagement pour eux de mettre tout en oeuvre afin d'atteindre des objectifs écologiques déterminés.

En conséquence, l'Etat pourrait s'engager contractuellement à fixer des avantages fiscaux ou des aides financières (2) permettant d'alléger la charge des constructeurs.

Les pouvoirs publics auraient, de ce fait, la possibilité d'imposer à la source, aux constructeurs des normes de bruit et de pollution atmosphérique à ne pas dépasser.

Une telle politique aboutirait ainsi à construire des avions de la génération de demain particulièrement silencieux et tout à fait conformes avec la réglementation existante dans l'avenir.

Ce système permettrait en outre de gagner un temps précieux pour les riverains d'aérodromes dans la mesure où la construction aéronautique chercherait déjà à dépasser la réglementation aujourd'hui en vigueur pour s'adapter à celle de demain qui inéluctablement sera beaucoup plus sévère.

Néanmoins, cette aide aux constructeurs doit également être consentie aux constructeurs d'habitations.

- - - - -

(1) A. de LAUBADERE, Traité de droit administratif, Paris LGDJ 1978 3^e édition, p. 225.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 478.

b) Les primes destinées aux constructeurs
d'habitations

Il peut paraître à première vue paradoxal de parler de primes destinées aux constructeurs d'habitations, dans la mesure où la construction aux abords des aérodromes est strictement réglementée (1).

Cependant, malgré cette réglementation, elle peut être autorisée dans certains cas.

Cette dérogation aboutit, en conséquence, à un renchérissement du coût de la construction aux abords des aérodromes.

Soucieux d'éviter une rupture d'égalité entre les habitants riverains d'aérodromes et ceux ne devant supporter aucune charge supplémentaire d'insonorisation, nous proposons d'allouer aux constructeurs d'habitations une aide financière permettant ainsi d'éviter ce renchérissement injuste.

(1) Circulaire du 30 juillet 1973,
Relative à la construction dans les zones de bruit des
aérodromes,
Cette circulaire a été adressée aux préfets par le
Premier Ministre, publiée au JO 1er août 1973,
cf aussi : AJDA 1973, p. 533,
Chronique A. de LAUBADERE.

1) Le renchérissement du coût de la
construction aux abords des
aérodromes

Depuis un certain temps déjà il est possible d'atténuer très sensiblement le bruit à l'intérieur des habitations.

En revanche, cette limitation des nuisances acoustiques se révèle être d'un coût assez élevé.

C'est ainsi que selon A. ALEXANDRE (1), une réduction de bruit de l'ordre de 10 à 15 PNdB dans une habitation coûte environ 150 Francs par mètre carré de plancher soit approximativement 30 dollars.

Sur ces bases, il est facile de constater que l'insonorisation d'un hôtel de 1.000 chambres situé en bordure d'un aéroport se révélera particulièrement onéreuse.

En effet lors de la construction d'un hôtel situé à l'aéroport de Chicago O' Hare, des feuilles de plomb ont été disposées entre la structure du béton du bâtiment et le mur apparent afin de réduire la propagation du bruit (2).

De même, l'insonorisation pourra être obtenue grâce à l'installation de panneaux de verre laminé, constitués d'une feuille de plastique prise entre deux lames de verre.

Or, force est de constater que l'insonorisation des habitations élève particulièrement leur coût si on le compare à celui d'une construction ordinaire.

- - - - -

(1) A. ALEXANDRE, La lutte contre le bruit des avions, Nuisances et environnement, août septembre 1974, n° 33, p. 53.

(2) Do not disturb, Engineering news record, mai 1973 n° 21, p. 12.

A cet égard, une étude américaine a montré que l'insonorisation d'habitations, contre le bruit des aéronefs, jusqu'à un niveau sonore tel que les conversations ne soient plus perturbées, s'élèverait à 20 % du prix de l'habitation (1).

C'est pourquoi, il nous semble équitable d'allouer aux constructeurs une aide financière afin d'éviter ce renchérissement.

- 2) L'octroi d'une aide financière aux constructeurs afin d'éviter ce renchérissement

La circulaire du 30 juillet 1973 interdit les constructions nouvelles dans les zones de bruit fort (zones A et B) lorsqu'il y a un plan d'exposition au bruit, et interdit les lotissements et les zones d'aménagement concerté à usage d'habitation dans les zones de bruit modéré (zone C) lorsqu'il y a un plan.

C'est ainsi, que seules peuvent être autorisées dans les zones C, les constructions individuelles, si toutefois elles sont permises par les règlements d'urbanisme, qui se situent en milieu déjà urbanisé, et dont la desserte est assurée par les équipements publics existants.

- - - - -

(1) . Aircraft noise pollution, Acoustical treatment of homes could add 20 % to building costs,
. Engineering news record,
. juillet 1970 n° 185, p. 17.

Egalement en vertu de la circulaire du 24 février 1974 ces constructions individuelles doivent présenter une isolation acoustique à l'égard des bruits extérieurs au moins égale au niveau d'isolation prescrit par le permis de construire (1).

L'obligation pour ces nouveaux riverains d'insonoriser leurs habitations va entraîner comme nous l'avons vu précédemment, des dépenses supplémentaires de construction.

Certes, il serait facile, à cet effet, de prétendre que ces riverains sont venus volontairement s'exposer au bruit des aéronefs et qu'à ce titre, il ne saurait être question de leur allouer une quelconque aide.

Toutefois, notre analyse ne saurait être la même.

En effet, selon nous, l'interdiction de la construction dans les zones de bruit devrait être totale et il ne devrait y avoir aucune dérogation possible.

En conséquence, cette rupture d'égalité, jouant à l'encontre des nouveaux habitants qui actuellement se conforment à la réglementation et sont donc en droit de construire aux abords des aéroports, ne se réaliserait plus si cette interdiction était totale.

C'est parce que ces riverains ne font que se conformer à une réglementation inadaptée, qu'il convient d'octroyer une aide financière aux constructeurs d'habitations afin d'éviter ce renchérissement injuste.

D'ailleurs, pareille conception se justifie pleinement dans la mesure où les pouvoirs publics peuvent librement interdire par le biais d'une nouvelle circulaire toute construction dans l'avenir.

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit, op. cit., p. 87.

La prise en considération des problèmes d'environnement aéroportuaire par les pouvoirs publics est donc essentielle.

Le principe de l'élaboration d'une politique fiscale d'incitation serait à notre avis plus adapté à la lutte contre les nuisances des avions et surtout plus efficace.

Bien évidemment, il ne saurait être question de puiser indéfiniment dans les caisses de l'Etat sous prétexte qu'elles peuvent financer une pareille politique d'incitation.

Selon nous, le problème écologique est un choix national qu'il incombe à l'Etat de supporter et dont les riverains ne sauraient être plus longtemps les victimes.

Toutefois, cette protection de l'environnement doit, à côté de cette prise en considération par les pouvoirs publics, être également poursuivie par la mise en oeuvre de certaines actions individuelles.

TITRE II :

LA MISE EN OEUVRE DE CERTAINES ACTIONS INDIVIDUELLES

Pour parvenir à la mise en place d'une politique de prévention, il est nécessaire de s'orienter, outre la prise en considération de ces problèmes par les pouvoirs publics, vers la mise en oeuvre de certaines actions individuelles.

C'est ainsi que le problème des nuisances engendrées par les avions ne pourra être raisonnablement réglé que par certaines interventions à la source, destinées à limiter sinon éliminer définitivement la cause de pollution (1).

De même à côté de ces interventions à la source, il serait nécessaire de prévoir des mesures afin de protéger la victime.

L'idée générale est donc d'éviter au maximum la pollution et les nuisances des aéronefs par des interventions à la source, et de prendre des mesures afin de protéger la victime lorsque le dommage est causé.

(1) A. STRATFORD, Airports and the environment : a study of air transportation development and its impact upon the social and economic well being of the community, Mac Millan Ress. TLD 1974, p. 158.

CHAPITRE I :

LES INTERVENTIONS A LA SOURCE

Il existe en ce qui concerne la réduction du bruit des aéronefs deux types d'actions à la source.

Tout d'abord il est possible aux partenaires aéronautiques de chercher à intervenir au niveau de la conception même de l'aéronef.

Ensuite un tel système d'intervention à la source doit également s'accompagner pour être efficace, de mesures prises au niveau de l'urbanisme (1).

(1) A. AUMONT, La pollution par le bruit,
Gouvernement du Québec 1972, p. 22.

SECTION I :

L'ACTION A LA SOURCE PRISE AU NIVEAU DES AERONEFS

La volonté d'agir au niveau des aéronefs nous amène à considérer le problème du bruit sous un double angle.

C'est ainsi qu'il est possible aux exploitants de procéder soit à des mesures spécifiques de réduction du bruit à la source soit à des mesures particulières d'utilisation des aéronefs (1).

(1) Noise reduction measures at major airports,
Flight international,
Mai 1976 n° 3505, p. 1303.

§ 1 LA TECHNIQUE UTILISEE POUR REDUIRE LE BRUIT A LA
SOURCE

Tout le monde aujourd'hui s'accorde à reconnaître que la réduction du bruit des aéronefs peut être atteinte soit par la réalisation de mesures de "rétrofitage", soit par la réalisation d'un programme de renouvellement des avions anciens (1).

I La réalisation de mesures de "rétrofitage"

Pour parvenir à réaliser l'objectif difficile de la réduction du bruit des avions par des mesures de "rétrofitage", c'est à dire par la mise en place de silencieux sur les moteurs, il est nécessaire avant tout de rechercher en premier lieu les causes du bruit.

Il sera en conséquence possible de déterminer les diverses possibilités de "rétrofitage".

(1) Report on aircraft airport noise,
Environmental protection agency,
août 1973 n° 93-8, p. 54.

a) La recherche des causes du bruit

Le problème du bruit est né avec la génération des avions à réaction qui faisaient appel à une puissance considérablement accrue par rapport à celle développée par les avions à hélices.

A cet égard, il est possible de déterminer deux types de causes génératrices de nuisances.

Celles-ci peuvent être dues à la puissance, au poids ainsi qu'à l'aérodynamisme de l'aéronef, ou bien plus simplement au type de moteur de l'avion.

- 1) Les causes liées à la puissance, au poids et à l'aérodynamisme de l'aéronef

La cause du bruit des avions se situe dans les remous provoqués par l'air éjecté derrière l'aéronef avec l'air ambiant.

C'est ce choc entre les deux masses d'air qui est à l'origine du bruit des avions (1).

(1) R. BALAT, Aspects techniques du problème du bruit des avions, 1ère partie : le bruit des avions et l'évaluation de la gêne qu'il cause, Etudes ITA 1967 n° 67 4 F, p. 49.

A cet égard, la puissance de l'appareil influera très nettement sur le niveau de bruit perçu par les riverains d'aéroports (1).

C'est ainsi que la BAC, à la demande du gouvernement Britannique d'explorer les possibilités de réduction des niveaux sonores des réacteurs a déterminé que la cause générale du bruit était la puissance nécessaire utilisée afin d'assurer le décollage de l'appareil (2).

De même certains auteurs américains ont abouti aux mêmes conclusions en étudiant successivement les principales sources de bruit des JT 8 D, des Boeings 727 et des Boeings 737 (3).

De la sorte, les compagnies aériennes devront afin de diminuer au maximum le niveau sonore des appareils, réduire considérablement le poids au décollage.

Cette contrainte supplémentaire entraîne de ce fait une diminution de la charge marchande et une pénalisation économique sensible.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 17.

(2) HJ. COLEMAN, Concorde noise reassessment ordered, Aviation week and space technology, octobre 1975 n° 17, p. 27.

(3) CL. ACTANDER, CG. HODGE, RB. TATE, Development of noise reduction concepts for 727 and 737 airplanes, The journal of the acoustical society of America.

Enfin, le bruit des avions peut également être occasionné par le profil de l'avion.

L'appareil, sera ainsi plus silencieux dans la mesure où son aérodynamisme lui permettra d'éviter au maximum toute perturbation brutale et importante avec l'air ambiant.

Mais, à côté de ces causes générales, il existe une cause particulière et plus directe liée au type de moteur de l'aéronef.

2) Les causes liées au type de moteur

Il résulte des études entreprises sur le bruit des moteurs d'avions que le bruit diffère selon le type de moteur qui le produit.

C'est ainsi que l'intensité du bruit sera différente selon qu'il s'agit d'un avion doté d'un moteur à hélice ou bien d'un avion à réaction.

Cependant, si le bruit semble intense à basse fréquence pour tous les types d'aéronefs, en revanche à haute fréquence, les intensités du bruit à quelques mètres de l'appareil seront d'environ 120 à 130 dB pour un avion à hélices et de 120 à 150 dB pour un avion à réaction (1).

De même, les moteurs à réaction sont généralement à l'origine de phénomènes sonores plus intenses au niveau des infra-sons et s'élèvent pour les ultra-sons jusqu'à environ 60.000 cps.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 15.

Par contre, les moteurs à hélices paraissent ne pas produire des ultra-sons importants.

Selon MM. PORTMANN et BURUCOA (1) leur bruit ne devrait pas dépasser 10.000 cps.

Force est donc de constater que le bruit ne saurait être le même selon qu'il s'agit d'un avion supersonique, tel Concorde, ou d'un avion à réaction subsonique ou enfin d'un avion à hélice.

Le bruit va automatiquement différer selon le type de moteur utilisé.

C'est à partir de cette constatation qu'il sera possible de prévoir un programme de "rétrofitage" des moteurs.

Devant la multitude de techniques visant à la réduction du bruit à la source, il convient de mettre en relief deux types de "rétrofitage" selon qu'il s'agit de moteurs à hélices ou de moteurs à réaction.

b) Les diverses possibilités de "rétrofitage"

Les programmes de "rétrofitage" des moteurs d'avions seront différents selon qu'il s'agit de moteurs à hélices ou de moteurs à réaction.

Il convient à cet égard de montrer les solutions envisagées pour la réduction du bruit des moteurs d'avions.

(1) PORTMANN et BURUCOA, A propos de l'action des moteurs à réaction sur l'oreille,
Revue de médecine aéronautique 1956 n° 4, p. 388 et s.

1) La réduction du bruit des moteurs à hélices

Il existe deux types de moteurs d'aéronefs à hélices.

C'est ainsi, que sur le plan technique il peut s'agir d'un moteur à pistons ou d'un moteur à turbine.

Toutefois, ces deux types de moteurs exigent les mêmes mesures de rétrofitage.

De même que les moteurs à pistons nécessitent l'installation de silencieux d'un coût relativement modeste, le bruit des moteurs à turbine peut de la même façon être réduit par la simple modification de l'hélice, en particulier en augmentant le nombre de pales (1).

Or, ce problème du bruit des avions à hélices, s'il ne se pose plus réellement pour les aéroports internationaux, revêt en revanche une importance toujours accrue pour les petits aéroports de tourisme.

Alors, que les riverains de ces aéroports de catégorie C se plaignent de la gêne que leur cause les avions de tourisme à hélices durant les week-end, il serait souhaitable de prévoir des mesures de modification, obligatoires pour tous les aéronefs à hélices.

Certes, la gêne de ces types d'avions ne saurait être comparée avec celle des avions à réaction.

Cependant de pareilles mesures, outre qu'elles sont d'un effet acoustique certain, seraient également efficaces sur le plan psychologique.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 39.

En effet, en de telles circonstances il s'agit en réalité d'une gêne plutôt que d'un trouble effectif.

C'est pourquoi, certaines mesures de surcroît peu onéreuses permettraient d'éviter la progression des plaintes des riverains de ces petits aérodromes (1).

Mais, à côté de ces mesures de rétrofitage, celles concernant les moteurs à réaction se révèlent indispensables.

2) La réduction du bruit des moteurs à réaction

En ce qui concerne les avions à réaction, il existe deux types de moteurs.

En effet, le turboréacteur qui fut le premier installé, a été remplacé par la suite par le turbo-soufflante à double flux.

Or, le turboréacteur, qui est un moteur à réaction à simple flux, est générateur de bruit parce que la masse des gaz éjectés du réacteur bouscule violemment l'air ambiant et provoque des remous générateurs d'ondes sonores (2).

(1) Il semble que selon certaines recherches effectuées par la Nasa, le bruit des moteurs à piston puisse être diminué de 20 dB ; ce qui est particulièrement important.

(2) Le bruit : problème pour le transport aérien,
Air France, Direction des relations extérieures,
Service d'information RS. GV.
Mars 1973, p. 8.

C'est pourquoi, les techniciens se sont attaqués très tôt à ce phénomène acoustique, et ont mis au point en 1956 un silencieux du type "tuyaux d'orgue" qui aboutit à ce résultat en divisant le flux total des gaz éjectés en jets plus nombreux mais plus modestes.

Ces tuyaux d'orgue permettent ainsi de diminuer le niveau sonore d'environ 6 PNdB.

Toutefois, il en est résulté un inconvénient provenant du poids supplémentaire de ces silencieux, pesant chacun 150 Kg ; soit 600 Kg pour un Boeing 707.

Cette transformation pénalise de la sorte la compagnie utilisatrice de l'appareil, dans la mesure où elle entraîne une consommation supplémentaire de Kérosène d'une tonne environ sur un parcours comme Paris - New-York.

Plus récemment, la turbo-soufflante à double flux installée sur la plupart des transporteurs commerciaux actuels, a largement remplacé le turbo-réacteur.

Bien que plus silencieux que le turbo-réacteur, le moteur du type "turbo-fan" ou moteur à double flux a pu être encore amélioré sur le plan du niveau de bruit (1).

L'importance du jet gazeux qui est la source de la nuisance a été réduite et de ce fait, l'échappement de gaz est moins rapide que celui du turbo-réacteur, devenant par là moins bruyant.

De même la SNECMA a mis au point un ensemble d'éjection incorporant un inverseur de poussée et des dispositifs d'atténuation de bruit (2).

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 39.

(2) Combine inverseur silencieux pour moteur JT 8 D
(dossier technique) SNECMA, octobre 1970, p. 1 à 34.

Il semble ainsi que la SNECMA propose un arrière corps qui assurerait les fonctions d'inverseur de poussée à l'atterrissage, de silencieux de jet pendant la phase de décollage et d'atténuation de bruit de fan vers l'arrière, pendant la phase d'approche.

Mais toutes ces techniques de réduction de bruit à la source, peuvent dans certains cas s'avérer inutiles.

C'est ainsi que lorsque l'aéronef est ancien, il sera préférable sur le plan économique de procéder à son renouvellement plutôt que de chercher à l'améliorer.

II La réalisation d'un programme de renouvellement des avions anciens

Nous venons de voir qu'il était nécessaire de prévoir un programme de remplacement des avions anciens, dans la mesure où le système du rétrofitage s'avérerait trop onéreux sur le plan financier, ou bien inutile sur le plan comptable, l'avion étant déjà amorti ou presque.

Toutefois, certains arguments nous montrent à l'évidence les limites inhérentes à ce type de solution.

a) La nécessité d'un programme de remplacement

Les compagnies aériennes ayant un intérêt certain à procéder au remplacement plutôt qu'au rétrofitage doivent en conséquence élaborer un "calendrier de renouvellement".

1) L'intérêt de la solution de
remplacement

La concurrence jouant entre les compagnies est très forte à l'heure actuelle.

A cet effet, il importe que chacune des compagnies aériennes utilise les avions les plus modernes possible afin de donner le maximum de confort au passager.

Toutefois, l'utilisation d'avions récents implique également une consommation moindre de carburant, puisque les nouveaux aéronefs consomment beaucoup moins d'énergie que ceux de la génération précédente.

Certaines études ont effectivement déterminé que la rentabilité des anciens avions à réaction était en baisse car le coût du carburant est plus élevé (1).

A cet égard, il convient de noter également, que toutes les mesures de rétrofitage ne paraissent pas profiter à notre industrie aéronautique.

Alors que le rétrofitage des avions implique des mesures ponctuelles et à court terme, le renouvellement du parc aéronautique a l'avantage de favoriser la rentabilité et la compétitivité de l'industrie aéronautique et des compagnies aériennes françaises (2).

Pareille politique va automatiquement avoir pour conséquence d'inciter les constructeurs d'avions à élaborer de nouveaux projets plus silencieux et particulièrement compétitifs.

(1) Economics alone will retire jets,
Air transport world,
novembre 1976 n° 11, p. 27.

(2) BOUDON, Le bruit, Analyses, décembre 1971 n° 6, p. 3.

D'autre part, en ce qui concerne les compagnies aériennes, la solution de remplacement permet à l'exploitant d'utiliser des appareils plus compétitifs, ayant une rentabilité assurée et bien entendu plus silencieux.

Cependant, le renouvellement du parc aéronautique nécessite la mise en place d'un calendrier.

2) La mise en place d'un calendrier de renouvellement

L'exploitant d'aéronefs ne peut pas remplacer d'un seul coup la totalité de sa flotte.

Selon les moyens financiers qu'elles possèdent, les compagnies aériennes pourront ainsi renouveler plus ou moins rapidement leurs appareils.

Il serait donc souhaitable que les compagnies établissent un calendrier précis de renouvellement.

Celui-ci pourrait se calquer sur le calendrier de plan de lutte contre le bruit (1), que nous avons déjà proposé en ce qui concerne "la nécessité d'une coordination au niveau international".

De la sorte, ce calendrier de renouvellement du parc aéronautique permettrait aux dirigeants des compagnies aériennes d'évaluer à long terme les dépenses concernant le retrait des avions, d'affecter chaque année une part plus importante à la mise en réserve des bénéfices (2).

(1) J. BALAZARD, Pour un transport aérien discret, Perspectives de solutions au problème du bruit autour des aéroports, France transports n° 5, Automne 1976, p. 71.

(2) Y. GUYON, Droit des affaires, Les cours du droit 1977, p. 97.

C'est ainsi, que dans l'hypothèse où la compagnie aérienne serait bénéficiaire sur tel exercice, il serait possible à ses dirigeants de constituer des réserves importantes s'appuyant sur ledit calendrier, en vue de pratiquer une politique d'autofinancement.

En conséquence, ces sommes affectées au compte réserve pourraient servir à remplacer le parc aéronautique selon le schéma déjà établi au calendrier.

Toutefois, si cette solution semble être la meilleure ou du moins la plus radicale, il convient de noter qu'elle se heurte à certains obstacles.

b) Les limites inhérentes à ce type de solution

La solution privilégiant le renouvellement des avions anciens se heurte à deux types d'obstacles.

Il convient à cet effet de noter que le facteur temps comme le facteur économique limitent considérablement le recours à ce type de solution.

1) Le facteur temps, principal obstacle à ce type de solution

Nous venons de voir que le remplacement des aéronefs existants par des avions plus silencieux est une stratégie qui ne peut s'effectuer que progressivement.

En effet, selon certains auteurs (1) dans la meilleure des situations, c'est à dire dans le cas d'absence de contraintes budgétaires, le remplacement des aéronefs se ferait dans la proportion de 1 pour 5.

En conséquence, le remplacement du parc pourrait être beaucoup plus étendu dans le temps, dans la mesure où le budget des compagnies aériennes ne permet pas de réaliser cet objectif.

A cet égard, une telle situation ne saurait résoudre le problème du bruit.

Les riverains d'aéroports, victimes d'un vacarme incessant ne verraient pas pointer dans l'immédiat la perspective d'une solution tendant à diminuer la pollution sonore.

D'autre part, certains avions récents et non conformes aux nouvelles normes acoustiques ne pourraient être remplacés, au mieux, que dans une vingtaine d'années.

Toutes ces considérations nous conduisent à penser que le remplacement des aéronefs ne peut être la seule solution dans le cadre de la lutte contre le bruit.

Cette analyse semble d'ailleurs corroborée par l'incidence du facteur économique, comme autre obstacle à ce type de solution.

(1) A. KANAFANI, A. MOGHA-RABI,

" Alleviating impact of aircraft noise,
Transportation engineering journal of ASCE,
novembre 1975 TE 4, p. 657.

2) Le facteur économique comme obstacle
à ce type de solution

Les compagnies aériennes vont également se heurter à un autre butoir.

En effet, outre le facteur temps, la politique de remplacement des aéronefs toucherait des milliers d'appareils dans le monde pour une centaine de compagnies seulement (1).

Or, quand on connaît le prix d'achat d'un aéronef, il est difficile d'imaginer un remplacement de tous les avions non conformes aux normes actuelles de l'annexe 16 de l'OACI.

Force est de constater que la politique de renouvellement des avions anciens se heurte donc à un obstacle particulièrement difficile à surmonter.

Aussi la solution réside-t-elle dans un panachage entre les mesures de rétrofitage et de remplacement des aéronefs.

C'est ainsi que les dirigeants des compagnies aériennes seraient amenés à remplacer les aéronefs anciens déjà amortis ou sur le point de l'être, mais par contre chercheraient plutôt à installer des nacelles silencieuses sur les aéronefs relativement récents et non conformes aux normes de l'OACI.

Cependant, comme nous l'avons soutenu dans la partie concernant l'élaboration d'une politique fiscale d'incitation, nous souhaitons à ce titre que les pouvoirs publics s'associent à ces actions individuelles, et contribuent à les favoriser.

(1) RK. ELLINGSWORTH, Noise policy playing key role in replacement plans, Aviation week and space technology novembre 1975 n° 19, p. 87.

Seule une politique d'incitation ayant réellement pour but de lutter contre les nuisances, peut pallier à ces difficultés d'ordre économique.

Toutefois, en l'absence de solution immédiate, il convient d'accompagner les mesures de réduction du bruit à la source, de mesures nouvelles d'utilisation des aéronefs, tendant à atténuer les nuisances sonores occasionnées aux riverains.

§ 2 LA TECHNIQUE DESTINEE A MIEUX UTILISER LES AERONEFS

A l'heure actuelle, le parc aéronautique n'est pas suffisamment silencieux, pour ne pas insister sur des solutions ayant pour but de réduire le bruit à la source.

Si cette réduction peut apparaître comme un excellent moyen pour régler le problème de la pollution et des nuisances d'avions, il n'en reste pas moins qu'il faut rechercher d'autres types de solutions.

C'est ainsi, que les spécialistes des opérations aériennes ont mis au point des techniques d'utilisation des aéronefs, consistant soit dans la mise en place de nouvelles procédures soit dans la limitation du trafic nocturne.

I Les actions visant à élaborer de nouveaux types de procédures

Le système d'établissement de nouvelles trajectoires est une technique dont l'efficacité même limitée, ne saurait être contestée.

Cependant, cette technique si profitable soit-elle pour les riverains entraîne certaines conséquences qu'il convient de dénoncer.

a) La solution consistant à établir de nouvelles trajectoires

Il existe de nombreuses techniques utilisées afin d'atténuer les nuisances subies par les riverains.

Sans entrer dans le détail et l'explication de chacune d'entre elles, il est toutefois possible de les regrouper autour de deux axes.

A cet égard, il arrive que l'on utilise le système de l'utilisation préférentielle des pistes ou plutôt celui des procédures nouvelles d'atterrissage et de décollage.

1) L'utilisation préférentielle des
pistes

L'objet du système d'utilisation préférentielle des pistes est d'interrompre des périodes d'exposition continue au bruit des aéronefs, au voisinage des aéroports, par des périodes de répit, tout en assurant une répartition aussi équitable que possible des survols.

Ce système adopté depuis le 2 août 1971 à l'aéroport de JF. Kennedy, interdit l'utilisation de certaines pistes dans la mesure où les conditions climatologiques et opérationnelles le permettent, afin d'éviter le survol des secteurs sensibles au bruit (1).

La technique de l'utilisation préférentielle mise au point afin d'éviter le vacarme incessant des aéronefs auquel certaines localités étaient soumises, et afin d'arriver à une répartition plus rationnelle des survols d'aéronefs, conduit à une exposition au bruit plus équitable pour chaque secteur (2).

- (1) RD. EDMINSTON, Installation and operation of a dynamic preferential runway system. JF. Kennedy international airport, National technical information service, mars 1972 AD. 787 712, p. 31.
- (2) RD. EDMINSTON, DG. WILLIAMSON, Analysis of the 1972 performance of the dynamic preferential runway system at John F. Kennedy international airport, US department of commerce, National technical information service, sept. 1974 AD. 787 709, p. 55.

De même en Grande Bretagne, un programme pour le contrôle du bruit a été mis au point depuis 1973 par le Ministère du commerce et de l'industrie et prévoit une utilisation alternée hebdomadaire des pistes de l'aéroport d'Heathrow durant huit mois de l'année (1).

Les aéronefs venant de l'est atterriront ainsi sur la piste nord durant une moitié de la journée, puis sur la piste sud durant l'autre moitié ; le système étant inversé chaque semaine.

De cette façon, il est incontestable que les nuisances dues au bruit des avions se répartissent plus également sur les communautés avoisinantes.

Plus récemment, aux Etats-Unis, la metropolitan Washington airport services a consulté l'opinion publique afin de répartir différemment la gêne due au bruit, et a de ce fait modifié les trajectoires de départ des aéronefs (2).

Toutefois lorsque ces mesures comportent un risque pour l'aéronef, le pilote a le droit de demander à utiliser une piste autre que celle qui lui est indiquée, dans la mesure où la sécurité de l'appareil et des passagers l'exige (3).

Mais, à côté de ces mesures d'utilisation préférentielle des pistes, des procédures de décollage et d'atterrissage ont été mises au point et aboutissent également à atténuer le bruit des aéronefs.

- - - - -
- (1) Alternate runway program introduced at London's Heathrow Aviation daily, juillet 1973 n° 3, p. 20.
 - (2) Washington D.C., airports Dulles and National, Aviation daily, août 1976 n° 35, p. 279.
 - (3) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 41.

2) Les procédures d'atterrissage et de décollage

L'Environmental protection agency (EPA) a proposé à la FAA un texte, demandant aux avions à réaction de garder des altitudes plus importantes avant d'amorcer leurs descentes vers les aéroports (1).

Selon cette technique d'approche proposée par l'EPA pour diminuer le bruit des avions à l'atterrissage, les aéronefs entreraient dans la zone terminale à une hauteur de 10.000 pieds, descendraient ensuite à 5.000 puis 3.000 pieds, avant d'entreprendre la descente finale.

Il résulte selon l'EPA, que cette procédure entraînerait des diminutions de bruit de 25 %, dans les zones correspondant à 90 EPNdB.

En Allemagne fédérale, une autre procédure d'approche a été mise au point à l'aéroport de Francfort (2).

Elle consiste principalement à suivre le guidage IIS en configuration aérodynamique, et à attendre le passage à la radioborne extérieure pour abaisser les volets hypersustentateurs et pour sortir le train d'atterrissage.

Les mesures effectuées à Francfort montrent que cette procédure particulière permet de réduire le bruit de 50 %.

(1) Proposed rule will keep commercial jets higher prior to landing,
Aviation daily, janvier 1975 n° 5, p. 35.

(2) W. JURZIG, W. OBERLIST,
Flughafen Nachrichten Frankfurt, 1975 n° 1, p. 45.

A cet égard, elle s'avère dans le cas de cet aéroport meilleure que celle à deux angles de descente proposée par la FAA.

Enfin la SFENA a mis au point un système concernant le domaine de l'approche décélérée (1).

Cette technique nouvelle permet, par un système d'automanette effectuant automatiquement des approches décélérées sur des avions de ligne, de réduire le bruit mais également d'économiser du carburant et de gagner du temps.

En ce qui concerne les procédures de décollage, les Etats-Unis ont depuis 1972, adopté des procédures ascensionnelles plus fortes afin de réduire la gêne du bruit au sol (2).

Sur le même problème, des mesures de réduction de bruit des aéronefs ont été adoptées depuis le 1er janvier 1976 sur les aéroports parisiens, établissant des procédures de déviation des axes de trajectoire au décollage (3).

Néanmoins, il semble que récemment une autre technique ait été utilisée sur les trois plateformes de Roissy, d'Orly et du Bourget.

(1) La SFENA propose l'approche décélérée pour économiser le carburant, réduire le bruit et gagner du temps, Air et cosmos, juin 1977 n° 677, p. 31.

(2) J. WOTTON, The right approach, Flight international, août 1972, n° 3310, p. 247.

(3) Voler sans nuire, France transports, Aviation civile 1976, n° 3, p. 54.

Celle-ci consiste à concentrer le maximum de bruit sur l'aéroport avec un décollage à pleine puissance sous l'angle de montée le plus grand possible (1).

Toutefois, il semble que l'exploitation de ces procédures nouvelles d'atterrissage et de décollage entraînent des conséquences qu'il convient de préciser.

b) Les conséquences de l'exploitation de ces procédures

Les nouvelles trajectoires de décollage et d'atterrissage se révèlent préjudiciables sur de nombreux points.

A cet égard, certaines critiques ont pu être formulées par les spécialistes des transports aériens.

De même, ces procédures nouvelles entraînent certains effets sur l'exploitation du trafic aérien.

1) La critique formulée par les spécialistes des transports aériens

Il semble que l'établissement de ces procédures d'atterrissage et de décollage aient provoqué des réactions dans le milieu du personnel technique et navigant.

(1) Concertation et procédures de navigation aérienne,
Entre voisins mars 1976 n° 10, p. 2.

En Grande Bretagne, les contrôleurs Britanniques ont ainsi demandé que les techniques actuelles de réduction de bruit des aéronefs soient abolies (1).

Il serait en effet préférable, selon eux, d'établir des trajectoires de départ permettant aux aéronefs de passer plus rapidement au-dessus des trajectoires d'arrivée.

Une telle technique aurait ainsi l'avantage d'éviter l'encombrement aéroportuaire.

Toutefois les contrôleurs Britanniques estiment que la seule procédure qui ne gêne pas le contrôle du trafic aérien, est la procédure mise en oeuvre de prime abord par la Lufthansa, et ensuite par d'autres compagnies consistant à utiliser la technique de l'approche à faible puissance.

De même aux Etats-Unis, l'association des pilotes de ligne Américains (ALPA) s'est prononcée à l'encontre des procédures nouvelles tendant à la réduction du bruit (2).

Selon l'association des pilotes de lignes les procédures de lutte contre le bruit adoptées en particulier à l'aéroport international de Boston-Logan sont particulièrement dangereuses et comportent des risques pour le personnel navigant comme pour la sécurité des passagers.

Force est donc de constater, que l'unanimité ne semble pas être faite autour de ces nouveaux types de procédure.

Mais, l'instauration de pareilles procédures entraîne également certains effets sur l'exploitation du trafic aérien.

- - - - -
- (1) UK. Controllers urge curtailling anti-noise methods to cut noise, Aviation week and space technology, novembre 1976, n° 19, p. 27.
 - (2) Logan procedures spark pilots' threat, Aviation week, avril 1977, n° 17, p. 69.

2) Les effets de ces procédures sur l'exploitation du trafic aérien

Nous avons vu que la procédure d'atterrissage proposée par l'EPA entraînerait une diminution de bruit de l'ordre de 25 %, dans les zones correspondant à 90 EPNdB.

Cependant la FAA ayant analysé les propositions de l'EPA, a estimé que pareilles procédures d'atterrissage diminueraient la capacité aéroportuaire de 0,8 % et augmenteraient les coûts d'exploitation de chaque vol de 8,95 dollars (1).

Or, si de telles procédures atténuent effectivement le bruit perçu par les riverains d'aéroports, en revanche, elle pénalisent lourdement les compagnies aériennes.

Celles-ci en effet, doivent, lors des phases de décollage, chercher à obtenir l'angle de montée le plus fort possible afin de concentrer le bruit sur la plate-forme aéroportuaire (2).

De la sorte, cette contrainte nouvelle entraîne pour les compagnies une charge supplémentaire difficile à supporter au lendemain de la crise du pétrole.

Mais les effets de ces procédures sur l'exploitation du trafic aérien se sauraient se limiter à cet aspect.

Par ailleurs, en matière d'atterrissage les procédures d'attente, parfois particulièrement longues, aboutissent également à augmenter la consommation de Kérosène de façon considérable.

(1) Proposed rule will keep commercial jets higher prior to landing,

Aviation daily, janvier 1975, n° 5, p. 38.

(2) Concertation et procédures de navigation aérienne, Entre voisins, mars 1976, n° 10, p. 2.

D'autre part, il convient de noter aussi, que ces procédures ont pour résultat d'encombrer considérablement tout l'espace aéroportuaire.

Or, comme nous pouvons le constater les effets qu'entraînent ces procédures sur l'exploitation du trafic aérien sont particulièrement néfastes.

La solution idéale consisterait bien sûr, à posséder des avions peu bruyants et n'ayant plus à se conformer à ces consignes constituant un lourd handicap pour les compagnies aériennes.

Toutefois, cette espérance n'étant pas encore sur le point de se réaliser, il est nécessaire de prévoir d'autres techniques d'utilisation des aéronefs.

A cet effet, la réduction du bruit des avions a également été recherchée dans les limitations du trafic nocturne.

II La limitation du trafic nocturne

L'interruption des atterrissages et des décollages des aéronefs sur les aéroports durant la nuit entraîne incontestablement des effets positifs.

Cependant il semble que la contrepartie de ce couvre-feu soit lourde de conséquences tant en ce qui concerne le domaine aéronautique que celui de l'économie en général.

a) Les effets positifs de l'interdiction des vols nocturnes pour les riverains

La généralisation des mesures prises pour instaurer un couvre-feu sur les aéroports est d'un effet positif pour les riverains dans la mesure où l'on prend en considération l'effet que peut avoir le bruit sur le sommeil.

1) L'effet du bruit sur le sommeil

Les ondes sonores audibles peuvent avoir en règle générale des effets plus ou moins graves sur l'organisme humain selon qu'elles sont plus ou moins intenses et selon leur fréquence réelle (1).

Durant le sommeil, le bruit est susceptible de déclencher chez l'individu deux sortes de réactions.

Il pourra ainsi s'agir soit d'une réaction de réveil, soit de modifications du tracé électroencéphalographique sans aucun réveil.

Dans le cas de la réaction de réveil, le seuil du bruit à partir duquel l'homme est réveillé diffère non seulement suivant les individus, mais encore pour un même individu suivant le moment de l'examen et le conditionnement psychologique.

(1) ALVAREZ CORREA, op. cit., p. 25.

A cet égard, les recherches du Professeur Strinické (1) ont abouti à la conclusion qu'il existe chez l'homme une grande diversité individuelle de la sensibilité à l'éveil.

Cette sensibilité apparaît d'ailleurs plus importante chez les sujets âgés et chez les travailleurs manuels que chez les sujets jeunes, ou exerçant une profession intellectuelle.

Dans le cas de réaction sans réveil, provoquant des modifications du tracé électroencéphalographique pendant le sommeil, il est possible de contrôler aisément la profondeur du sommeil grâce à cet EEG.

Ainsi, le Professeur Richter a enregistré, dans un cas de sommeil spontané, dans une pièce aux fenêtres fermées donnant sur une grande artère de Bâle, plus de 60 complexes "K" (2) pendant un sommeil de 30 minutes.

De la sorte, le Professeur Richter a observé que les accidents électro-encéphalographiques étaient chaque fois déclenchés par le passage d'un véhicule.

(1) J. CALVET, J. DUSSERT, C. LAREDO, J. BETTEILLE,
La nuisance des bruits d'avions,
Atti del XVII Conventus della societas ORL latina
Catania 1968, p. 281.

(2) Pendant la nuit, les différents stades du sommeil sont caractérisés par l'apparition d'ondes lentes particulières, les complexes "K", qui peuvent être spontanés ou, plus souvent secondaires à une stimulation sensorielle, par exemple acoustique.

Egalement dans une autre série d'expériences Richter a observé, même en l'absence de complexes "K", un changement de niveau de sommeil dans le sens d'un réveil intérieur se traduisant par le passage d'un stade de sommeil profond à celui d'un sommeil superficiel.

Or, il résulte de ces recherches que les bruits fréquents et intermittents, même de faible intensité, sont ainsi susceptibles de diminuer le niveau moyen de la profondeur du sommeil.

A plus forte raison, cette analyse est-elle retransposable en ce qui concerne le bruit des aéroports.

Aussi, l'interdiction des vols nocturnes, seul fait des conséquences bénéfiques qu'elle comporte pour la santé des riverains, implique la généralisation de ces mesures.

2) La généralisation des mesures de limitation de trafic nocturne

La plupart des Etats ont généralisé les mesures de couvre-feu durant la nuit.

Celles-ci se révèlent, en règle générale, absolues de minuit à 6 heures du matin dans tous les aéroports, excepté certaines dérogations très peu nombreuses.

A cet égard, il convient de donner quelques chiffres qui montreront bien que durant l'année 1977 ce couvre-feu a été dans l'ensemble respecté (1).

(1) WRAA et ICAA,

Western european airports association,
International civil airports association,
Mouvements de nuit année 1977,
1978 mai, tableaux, p. 36 et 37.

C'est ainsi que l'on a enregistré durant l'année 1977 à l'aéroport du Bourget 1633 mouvements de nuit concernant des avions à hélices et 1338 concernant des avions à réaction.

Selon le même schéma, on a enregistré à PARIS - Charles de Gaulle 1287 mouvements d'avions à hélices et 8456 mouvements d'avions à réaction.

Enfin à Paris Orly, 5294 mouvements nocturnes d'avions à hélices ainsi que 4571 d'avions à réaction ont pu être enregistrés.

Comme on peut le constater le couvre-feu a été relativement respecté au Bourget puisque le total des mouvements annuels de cet aéroport nous donne un trafic inférieur à 10 avions chaque nuit.

Certes, cette constatation est quelque peu différente en ce qui concerne les aéroports de Roissy et d'Orly puisqu'au contraire le trafic dépasse la dizaine d'avions par nuit dans chacun de ces aéroports et suppose ainsi environ 25 mouvements nocturnes tant à Orly qu'à Roissy.

Ceci est, il faut en convenir fort peu pour des aéroports de cette importance, si on le compare à l'importance du trafic durant la journée.

Aussi, ces limitations de trafic nocturne semblent s'être étendues à tous les autres aéroports internationaux.

De la sorte, le Port de San Diego a en 1975, imposé un couvre-feu de minuit à 6 heures sur l'aéroport de San Diego Lindberg field (1).

Egalement, l'utilisation de l'aéroport d'Athènes est interdit pour ravitaillement de 24 heures à 5 heures (2).

De la même façon le gouvernement néo-zélandais a décidé des limitations de trafic nocturne pour les avions à réaction sur l'aéroport de Wellington entre 23 heures et 6 heures, les DC 10 pouvant atterrir jusqu'à 24 heures, et les vols réguliers internationaux retardés étant acceptés jusqu'à 1 heure (3).

Enfin, en Grande Bretagne, le gouvernement veut restreindre davantage le nombre des mouvements nocturnes d'avions à Heathrow et Gatwick (4).

C'est ainsi que pendant toute la durée hivernale, de 23 heures 30 à 6 heures 30, il ne pourra y avoir plus de 2.200 mouvements de nuit à Heathrow et 1.600 à Gatwick, ce qui représente une réduction de 400 mouvements pour chaque aéroport (5).

-
- (1) San Diego airport to have midnight to six curfew,
Aviation daily 1976 janvier n° 4, p. 28.
 - (2) Noise control rules adopted at Athens airport,
Aviation daily novembre 1975 n° 16, p. 127.
 - (3) Curfew at Wellington, Flight international,
octobre 1975 n° 3473, p. 460.
 - (4) New curb on London night flights, Airport news PAA,
septembre 1976 n° 17, p. 4.
 - (5) New long term strategy to cut airport night noise
disturbance, Department of trade GB,
mars 1977 n° 66, p. 1.

Comme nous pouvons le constater, le couvre-feu semble, en règle générale, respecté dans la majorité des aéroports.

Néanmoins, il entraîne du fait de la paralysie du trafic aérien certaines conséquences néfastes à de nombreux égards.

b) Les conséquences de l'instauration du
couvre-feu

Les effets de l'interruption des vols nocturnes ne concernent pas seulement les communautés riveraines d'un aéroport, mais ont également une incidence sur l'activité aéronautique en général, comme sur l'emploi.

1) Les répercussions du couvre-feu sur
l'activité aéronautique

Le transport aérien étant à vocation internationale, la généralisation des limitations de trafic nocturne a nécessairement une incidence directe sur son organisation.

Nous avons déjà vu que cette mesure bouleversait complètement l'échelonnement des arrivées et des départs du fait de l'existence des fuseaux horaires.

C'est ainsi que le couvre-feu a des répercussions directes sur les activités de transport de fret, qui ne peuvent s'exercer que la nuit (1).

D'autre part, le nombre de vols supplémentaires qui auraient pu prendre le départ durant ce couvre-feu aboutit, en période de rotation intense à une perte sèche pour les transporteurs aériens.

Enfin, l'activité aéronautique pâtit également de cette interruption au plan de la sécurité.

Il semble, en effet, que la plupart des aéronefs ayant été programmés pour arriver dès la réouverture de l'aéroport, il en résulte un encombrement dans l'espace aéroportuaire, dangereux et anormal.

Or, il n'est pas souhaitable que sous prétexte d'instaurer un couvre-feu en faveur des riverains, on diminue de la sorte, la sécurité des passagers.

Il se produit donc un phénomène de ralentissement connu par les spécialistes de la circulation routière et dû à un gonflement anormal du trafic à un moment donné.

Toutefois, il apparaît également que ce couvre-feu a des répercussions sur l'emploi.

(1) J. PLAIGNAUD, La généralisation des mesures prises pour instaurer un couvre-feu sur les aéroports peut avoir des conséquences incalculables pour l'industrie du transport aérien et l'économie mondiale,
Bulletin de l'ITA,
avril 1976, n° 16, p. 375.

2) Les répercussions du couvre-feu sur
l'emploi

Nous avons déjà vu, lors de l'étude des coûts internes, les répercussions financières du couvre-feu sur l'emploi.

Or, nous nous rappelons à cet égard qu'en ce qui concernait le seul aéroport de Boston Logan, la cessation du trafic aérien, la nuit, serait susceptible d'affecter de 300 à 8.500 emplois, et de provoquer une baisse des ventes de 675 millions de dollars par an (1).

En effet, nul ne saurait contester l'importance au niveau des créations d'emplois, d'activités pouvant être exercées 24 heures sur 24.

Dans cette optique, il serait nécessaire de procéder à un aménagement des horaires de travail.

Cet aménagement du temps de travail en trois huit aboutirait ainsi à embaucher davantage de personnel afin d'assurer la rotation nocturne (2).

Cette conséquence logique a d'ailleurs été si bien comprise, que le directeur de l'aéroport de Boston Logan ainsi que les leaders politiques du Massachussets ont demandé unanimement que la suppression du trafic nocturne ne soit pas imposée à cause de l'impact sur l'emploi.

(1) Vote due on Logan night time curfew,
Aviation week and space technology,
août 1976, n° 8, p. 23.

(2) E. KOZICHAROW,
Airport curfews jeopardize commerce,
Aviation week and space technology,
février 1976, n° 8, p. 27.

Comme nous avons eu l'occasion de le voir les techniques visant à une meilleure utilisation des aéronefs, bien qu'efficaces au niveau du bruit, ne sont pas exemptes de tout reproche sur le plan économique en général et sur le plan aéronautique en particulier.

Certes, selon nous, ces mesures se justifient encore actuellement dans la mesure où notre parc aéronautique n'est pas encore suffisamment silencieux.

Cependant, nous pensons que dans un avenir, que nous espérons proche, ces techniques d'utilisation des aéronefs en vue d'atténuer les nuisances, seront abandonnées.

L'effort doit donc dorénavant et déjà porter sur la réduction du bruit à la source.

Néanmoins, l'action à la source en faveur des riverains peut également se situer au niveau de l'urbanisme.

SECTION II :

L'ACTION A LA SOURCE PRISE AU NIVEAU DE L'URBANISME

A côté des actions à la source prises au niveau des aéronaves, il existe des actions à la source prises au niveau de l'urbanisme.

Ce type d'intervention à la source passe nécessairement par la recherche d'une meilleure politique d'implantation des aéroports, ainsi que par la recherche de techniques tendant à la protection des riverains.

§ 1 LA RECHERCHE D'UNE MEILLEURE POLITIQUE D'IMPLANTATION DES AEROPORTS

L'implantation du choix de l'aéroport revêt une importance particulière que l'on ne saurait nier.

C'est pourquoi toute politique d'implantation d'un futur aérodrome doit être sérieusement envisagée et étudiée en fonction des besoins futurs de l'activité aéronautique.

I L'importance du choix de l'implantation de l'aéroport

Comme toute réalisation revêtant une certaine importance, la construction d'un aéroport entraîne certaines conséquences.

Alors que certains de ces effets sont souhaitables et bénéfiques d'autres, au contraire, sont nuisibles et expliquent de la sorte l'opposition croissante que soulève la création de nouveaux aéroports.

a) Les effets bienfaisants des aéroports

La construction d'un aéroport va automatiquement entraîner le développement de la région toute entière.

Cette croissance régionale se révélera tant au niveau de l'urbanisation, qu'au niveau des autres activités économiques.

1) L'incidence de l'aéroport sur l'urbanisation

L'implantation d'un aéroport près d'une ville moyenne peut incontestablement avoir des effets bénéfiques sur l'urbanisation en général (1).

(1) Ph. ROCHAT, Aérodromes et villes moyennes,

Nuisances et environnement, février 1977 n° 57, p. 58.

A cet égard, il est à présumer que les personnes employées de l'aéroport ou bien travaillant dans des activités connexes, s'installeront relativement près de leur travail pour réduire leur trajet domicile - travail.

De la sorte, il sera nécessaire de fournir des logements aux ménages dont les occupations sont liées à ce complexe aéroportuaire.

Le nombre des habitations à édifier, pour satisfaire les besoins de l'aéroport doit être pris en compte dans la planification des aéroports (1).

De même, l'incidence considérable que peut avoir l'aéroport sur le développement urbain se répercutera au niveau de la création d'une multitude de services connexes à l'activité aéronautique.

L'aéroport, créateur d'activités économiques, exercera une attraction sur un certain nombre de services parallèles et nécessaires à cette activité.

Ces services connexes pourront, de ce fait, avoir une incidence directe, sur les compagnies aériennes, les ateliers d'aéronautique et les entrepôts, ou bien une incidence indirecte sur les agences de location de voitures, les hôteliers et restaurateurs, les centres de congrès et d'expositions (2).

Enfin, l'établissement d'un aéroport nécessitera la création d'un réseau routier particulièrement développé et permettant un accès facile et direct.

Mais l'incidence de l'aéroport se fera également sentir au niveau des activités économiques.

(1) F. LEVY, Un projet en cours d'exécution : Paris, l'intégration de l'aéroport Charles de Gaulle dans son environnement, OCDE 1975, p. 137.

(2) Les aéroports et l'environnement, OCDE Paris 1975, Conclusion du groupe sectoriel de l'OCDE sur l'environnement urbain, Incidences du développement des aéroports sur l'urbanisation et l'environnement, p. 18.

2) L'incidence de l'aéroport sur les activités économiques

M. J. LORAIN-BROCA traitant des problèmes de l'environnement des aéroports rappelle à juste titre que les aéroports n'ont pas que des effets gênants sur leur environnement mais aussi des effets économiques heureux (1).

La construction d'un aéroport international entraîne une activité intense dans le secteur du bâtiment pouvant durer de 8 à 10 ans.

C'est ainsi que les entrepreneurs devront prévoir non seulement la construction de l'aéroport mais également sa desserte par le rail et par la route.

Or, force est de constater qu'il sera nécessaire de faire appel à une main d'oeuvre abondante venant de régions diverses, du fait de l'insuffisance de la main d'oeuvre locale.

A cet égard, le fonctionnement d'un aéroport constitue une importante source d'emplois.

L'aéroport international de Kastrup situé à 10 Km environ de la ville de Copenhague emploie directement 10.000 personnes et exerce également une influence sur 50.000 personnes travaillant dans d'autres domaines aéronautiques ou parallèles à cette activité (2).

-
- (1) J. LORAIN-BROCA, Le transport aérien et les problèmes de l'environnement (in : conférence des journées de Royaumont - 1976) ITA octobre 1976, p. 8.
- (2) Kai LEMBERG, Recherches de sites pour aéroports importants : l'expérience de Copenhague, OCDE 1975, p. 121.

D'autre part des études faites à Roissy et à Maplin en Grande Bretagne font état d'effectifs de 90.000 à 100.000 personnes.

Le résultat en sera automatiquement une augmentation considérable et durable des revenus de la région.

Ainsi un effet multiplicateur se produira inéluctablement sur le marché du travail, les emplois primaires donnant une impulsion aux emplois secondaires.

La proximité d'un aéroport constitue, en effet, un lieu exceptionnellenent attirant pour différentes sortes d'activités commerciales et industrielles tels des établissements commerciaux, banques, compagnies aériennes et sociétés internationales.

A cet égard, l'interdiction de concorde à New-York avait entraîné des répercussions économiques sur l'ensemble de la ville (1).

Les activités touristiques et hôtelières de la ville de New-York ont, sans conteste, ressenti les effets de l'interdiction de concorde, dans la mesure où davantage de passagers se sont embarqués à Washington pour traverser l'Atlantique et non plus à New-York.

Selon une étude sur ces effets, la perte aurait été évaluée en mai 1976 à 18.000 passagers.

Cependant les entreprises commerciales, les banques et les industries n'exerceront pas seulement leur influence sur la région où l'aéroport s'est implanté.

Ces activités économiques se répercuteront également en dehors de la région, améliorant ainsi l'équilibre budgétaire de celle-ci.

- - - - -

(1) L'interdiction de concorde et le tourisme à New-York,
Airline newsletter, février 1977, p. 274.

Toutefois, il convient de noter que si la construction d'un aéroport s'accompagne du développement du secteur tertiaire, elle se traduit également par le déclin du secteur primaire dans la région.

C'est ainsi que l'aéroport de Kloten, près de Zurich a exercé une influence considérable sur la réduction des emplois agricoles (1).

En conséquence, ce sont les effets nuisibles engendrés par les aéroports qui expliquent l'opposition croissante que soulève toute création nouvelle.

b) Les effets nuisibles des aéroports

L'implantation d'un aéroport est un choix difficile entre, d'une part, des objectifs d'efficacité et de commodité du transport, et d'autre part l'impact du bruit sur les individus, ou plus généralement sur les propriétés riveraines et sur l'écologie locale.

C'est cette incidence du trafic aéroportuaire sur l'individu qu'il importe d'étudier maintenant.

(1) V. TOUZIN,

Extension des aéroports existants : Zurich,
Service cantonal de la planification,
OCDE 1975, p. 185.

1) L'incidence du trafic aéroportuaire
sur l'individu

Il importe de souligner avant toute chose que chaque être humain doit être protégé du bruit, comme on cherche dans le domaine médical à le protéger des maladies.

Les troubles dus au bruit, autour des aéroports, sont d'ordre psycho-sociologique telle une gêne du sommeil, du repos, ainsi que des activités comme l'écoute de la radio, de la télévision, la conversation et la lecture (1).

Des enquêtes par sondage ont montré que la gêne résultant du bruit des avions dépend surtout du nombre des activités perturbées et de l'importance de ces perturbations.

La planification d'un aéroport nécessite une échelle de mesure qui reflète la réponse du public au bruit des avions.

Les facteurs de gêne comme la fréquence d'occurrence, la grandeur de l'énergie sonore et en particulier l'heure du jour ou de la nuit pourraient constituer des parties intégrantes d'une telle "échelle de mesure".

A partir de cette mesure objective de la gêne due aux bruits des avions, il convient d'éviter que l'accumulation des effets nuisibles n'influe sur l'individu et nuise de la sorte à son sommeil, ou bien perturbe, de façon permanente, les cours dans une école proche de l'aéroport (2).

(1) Le bruit des avions et l'homme, Secrétariat de l'OCDE
OCDE 1975, p. 27.

(2) L'évaluation de la gêne due aux bruits des avions,
Ministère des transports canadiens,
Rapport technique sur le bruit 1970,
OCDE 1975, p. 251.

C'est ainsi que selon certains chercheurs, le bruit atteindrait l'organisme essentiellement par l'intermédiaire du récepteur sensoriel, que constitue l'oreille.

Toutefois, les effets nuisibles du bruit ne se limiteraient pas à cet organe (1).

Les bruits intenses peuvent aussi pénétrer dans l'organisme par l'intermédiaire de la peau et se manifester au niveau des grandes fonctions comme la respiration, la circulation, la digestion, le système endocrinien, le système sympathique et les réactions humorales.

De même, les bruits d'avions peuvent agir sur le comportement humain au niveau du système nerveux.

M. ALEXANDRE afin de calculer le coût social du bruit des avions, préconise le recours à des critères, tels la surconsommation médicale ou la perte du rendement au travail (2).

Cependant, à côté de ces nombreuses perturbations des fonctions organiques, il faut également préciser l'incidence du bruit d'un aéroport sur la valeur des propriétés riveraines.

(1) J. CALVET, J. DUSSERT, C. LAREDO, J. BETEILLE,
La nuisance des bruits d'avions, op. cit., p. 272.

(2) A. ALEXANDRE, L'implantation des aéroports ; peut-on
en évaluer les coûts et les avantages ?
Analyse et prévision,
avril 1973 n° 4, p. 385.

2). L'incidence de l'aéroport sur la
valeur des propriétés riveraines

Les effets monétaires du bruit des avions sur les propriétés riveraines de l'aéroport peuvent être évalués en comparant ce que coûte l'attitude d'un riverain consistant à y échapper avec ce que coûte l'attitude consistant à s'en accommoder.

C'est ainsi qu'on s'est efforcé de chiffrer sur le plan monétaire la diminution du niveau de satisfaction des riverains (1).

Du point de vue économique, il est ainsi possible de prétendre que la gêne entraîne une diminution de la satisfaction des propriétaires riverains lorsque ceux-ci ne peuvent plus jouir paisiblement de leurs biens.

A cet égard, cette diminution de la satisfaction et en conséquence, de la valeur des propriétés riveraines se traduira par une diminution de la productivité, par des troubles du sommeil, ou bien par un changement du comportement que révèle une augmentation des ressources dépensées en vue de se soustraire au bruit.

De la sorte, le riverain d'aéroport pourra, soit être conduit à acheter davantage de tranquillisants dans le but d'atténuer en partie les effets nuisibles du bruit, ou bien être amené à effectuer des déplacements supplémentaires en vue d'échapper au vacarme incessant de l'aéroport.

(1) Evaluation monétaire des dommages dus au bruit des avions,

OCDE 1975, p. 268.

Mais plutôt que de chercher à chiffrer le niveau de satisfaction des riverains, MM. WISE et PEARSE (1) ont analysé la valeur du bruit des avions en étudiant la demande de logements dans une zone donnée.

En conséquence, lorsque cette zone se trouve exposée au bruit la demande de logements va diminuer, aboutissant ainsi à infléchir le prix d'achat de cette propriété riveraine de l'aéroport.

Selon ces auteurs, il serait donc possible de montrer que la diminution du prix à payer, mesurant la baisse de satisfaction, représente ainsi une mesure objective de la perte de la plus-value.

C'est cette incidence de l'aéroport tant sur l'individu que sur les propriétés riveraines qui doit nous conduire à envisager les solutions possibles d'implantation dans l'avenir.

(1) Le Modèle WISE/PEARSE,
OCDE 1975, p. 278.

II Les solutions possibles d'implantation dans l'avenir

Le succès permanent du transport aérien doit nécessairement nous conduire à envisager de nouveaux modèles de planification des aéroports.

L'expérience confirme à cet égard, qu'il convient, autant que possible, de construire de nouveaux aéroports dans des zones isolées, ainsi qu'au voisinage ou sur des étendues d'eau.

a) La construction de nouveaux aéroports dans des zones isolées

Alors que la tendance générale est à l'heure actuelle à l'extension sans cesse grandissante des villes au point de se rejoindre entre elles, il n'existe pratiquement plus aujourd'hui de sites proches des grandes villes pouvant être utilisés comme aéroports.

Il apparaît à l'évidence que le choix d'un tel emplacement se révèle particulièrement difficile.

Cependant, la construction d'aéroports à la campagne (1) implique que la planification des aéroports doit nécessairement être intégrée dans une politique globale des transports.

(1) Alphonse ALLAIS avait émis la proposition de transporter les villes à la campagne
cf Des dommages causés aux voisins d'un aéroport par le bruit des moteurs d'aéronefs,
cité in... RTD com. 1966, p. 1064.

1) Le difficile choix du site de
l'aéroport

Le choix de l'emplacement de la construction d'un aéroport se révèle particulièrement difficile, dans la mesure où il serait souhaitable de concilier à la fois l'isolement avec la proximité du centre de la ville desservie par ce complexe aéroportuaire (1).

Toutefois, construire un aéroport dans un désert proche d'une grande métropole implique qu'on se trouve confronté à la quadrature du cercle.

Mais si la distance entre la ville et l'aéroport est trop importante, cela créera des inconvénients sur le plan économique et incommodera par là même les usagers de l'aéroport (2).

Or dans la majorité des pays, les aéroports sont situés dans des régions isolées, éloignées de toute conurbation du seul fait qu'il est de plus en plus difficile de trouver à proximité de ces cités, de grands espaces pouvant permettre l'implantation d'un aéroport.

En effet, un seul exemple peut être cité où le choix d'un site compatible avec les objectifs d'environnement a permis la construction d'un aéroport à proximité d'une ville.

-
- (1) Construire les aéroports loin des villes,
Le quotidien de Paris 30 octobre 1977, p. 4.
- (2) Incidences du développement des aéroports sur
l'urbanisation et l'environnement,
Conclusions du groupe sectoriel de l'OCDE sur
l'environnement urbain.

Il s'agit de l'île vierge de Saltholm, à une vingtaine de kilomètres à proximité de Copenhague.

En l'absence d'une telle superficie disponible à proximité d'un centre urbain, les riverains des futurs aérodromes s'opposent à tous projets pouvant occasionner des nuisances.

A cet égard, les aéroports allemands se trouvent, actuellement, en mauvaise posture (1).

Alors que l'accroissement du trafic leur impose de prendre des mesures de développement, les associations de riverains s'opposent à tout projet et assignent les aéroports devant les tribunaux, où les procès dégénèrent en questions formelles.

Dans certains cas comme à Munich et Hambourg, on en vient à une aberration complète.

L'ouverture du nouvel aéroport éloigné du centre ville est sans cesse repoussée à cause des plaintes des futurs riverains et l'ancien aéroport est toujours en service, exerçant des nuisances acoustiques importantes sur une ville entière.

On ne peut que déplorer une telle situation.

Aussi, croyons-nous que l'ouverture d'un aéroport loin des villes, si cela semble la meilleure solution à l'heure actuelle, doit nécessairement être accompagnée d'une politique globale des transports lors de la planification.

(1) Serious obstruction to airport planning,
Airport forum,
septembre 1977 n° 4, p. 63.

2) L'intégration de la planification des aéroports dans une politique globale des transports

Le succès du transport aérien l'a conduit à s'éloigner de plus en plus des villes.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'intérêt du trafic aérien, réside, non seulement dans la sécurité quasi absolue qu'il octroie à ses passagers, mais aussi dans le gain de temps qu'il permet de réaliser.

A cet égard, force est de constater que si ce gain de temps est indubitable pour d'importantes distances, il n'en est pas moins appréciable au sein de l'hexagone.

Toutefois, le choix difficile de l'implantation d'un aéroport loin des villes risque de porter préjudice au trafic aérien dans son ensemble, et surtout en ce qui concerne les courtes distances, dans la mesure où, lors de la planification, une politique globale des transports n'a pas été prévue.

Dans l'état actuel des choses, la desserte d'un aéroport situé à une distance importante d'une ville, doit être assurée sur le plan routier par des routes et des autoroutes, permettant l'écoulement du trafic sans risque d'encombrement, et sur le plan ferroviaire par un réseau express régional reliant l'aéroport aux principaux centres d'activités économiques de la capitale (1).

Or la limite risque de résider dans les ressources nécessaires et les crédits considérables qui permettraient de réaliser ce système spécial de transport.

(1) F. LEVY, Un projet en cours d'exécution : Paris, L'intégration de l'aéroport Charles de Gaulle dans son environnement, OCDE 1975, p. 143.

Néanmoins, il ne serait pas honnête d'imputer en totalité le coût de cette politique de transport, au seul aérodrome.

On peut en effet affirmer que l'amélioration des équipements desservant l'aéroport encouragera le développement potentiel de ses axes (1).

Les équipements mis en place pour assurer la liaison entre la ville et l'aéroport, pourraient constituer en même temps, une liaison entre la ville et les zones plus lointaines relativement peu développées.

De la sorte, le développement qui s'en suivrait et qui ne dépend pas nécessairement de la présence de l'aéroport lui-même, serait néanmoins stimulé ou accéléré par le fait qu'un système étendu de transports routiers est nécessaire pour l'aéroport.

On voit ainsi qu'en coordonnant les projets relatifs aux transports de surface et le choix du site du nouvel aéroport, on accroît la valeur de la solution consistant à relier de façon rapide l'aéroport au centre de la ville.

Cependant, dans d'autres circonstances, il sera possible d'installer l'aéroport au voisinage ou sur des étendues d'eau.

(1) Le bruit des aéronefs,

Rapport de la conférence internationale sur la réduction du bruit et de la gêne causée par les avions de transport civils,

Lancaster house Londres

22 - 30 novembre 1966, p. 98.

- b) L'installation d'aéroports au voisinage ou sur des étendues d'eau

Dans certains cas, la topographie régionale permet d'utiliser une autre technique d'implantation des aéroports.

Il est ainsi possible de prévoir des aéroports flottants.

Toutefois, il semble que ce type de solution paraisse d'un coût particulièrement élevé.

1) Le système de l'aéroport flottant

L'idée consistant à transporter les aérodromes au milieu de la mer, est une idée très ancienne et qui remonte aux "voyages de Gulliver" (1).

Cette proposition, remise en honneur par M. Bratchell, s'avère réalisable aujourd'hui.

A cet égard, un projet d'aéroport a été mis au point en ce qui concerne la baie de San Pedro en Californie (2).

-
- (1) E. du PONTAVICE, Des dommages causés aux voisins d'un aéroport par le bruit des moteurs d'aéronefs, RTD com. 1966, p. 1064.
- (2) Rettinger Green, A proposed littoral airport, National technical information service USA octobre 1972 n° 17 73 37280, p. 1 à 6.

Les auteurs de ce projet ont fait une étude acoustique de la propagation du bruit des aéronefs pour les aéroports en mer, et ont abouti à la conclusion que ce projet aurait pour conséquence d'éliminer le problème posé par les nuisances des avions aux populations riveraines d'aéroports.

Il est ainsi légitime de penser qu'une pareille solution pourrait être employée en ce qui concerne l'aéroport de Nice (1), comme celui de tout autre ville située près de la mer ou d'une surface importante d'eau.

Ce système d'aéroport flottant pourrait être appliqué non seulement en ce qui concerne la création d'un nouvel aéroport situé au milieu des flôts, mais également en ce qui concerne l'extension d'un aéroport déjà existant afin de prolonger les pistes dans la mer.

Cette dernière solution aurait ainsi l'avantage d'éloigner la source de bruit, des propriétés riveraines de l'aéroport.

Toutefois, il semble que ce système se heurte à certains obstacles d'ordre économique.

(1) Le bruit aéronautique à Nice,

SOFREAVIA

1972 n° 1, p. 10.

2) Les coûts particulièrement élevés de ce type de projet

Alors qu'un ingénieur Anglais, M. Bratchell propose de construire un aéroport dans le Pas de Calais à mi-distance de la France et de l'Angleterre sur une île artificielle (1), on s'interroge à l'idée qu'une pareille réalisation coûterait vraisemblablement aussi chère que le tunnel sous la Manche.

Il est en effet possible d'imaginer les tonnes d'acier qui seraient nécessaires à la construction d'une telle plate-forme ainsi que le nombre de personnes indispensables à sa réalisation.

Or lorsque on sait que la construction d'une plate-forme pétrolière en pleine mer coûte déjà un prix prohibitif, il ne fait aucun doute que la construction d'un gigantesque aéroport flottant serait d'un coût sensiblement supérieur.

Néanmoins, le gouvernement Japonais particulièrement sensible aux problèmes d'environnement, a décidé d'inclure dans le budget de 1978, une étude portant sur la construction d'un aéroport flottant pour la ville d'Osaka (2).

(1) Le Figaro du 15 novembre 1966.

(2) Un aéroport flottant au Japon,
Extraits de presse,
Aéroport de Paris,
Département des relations extérieures,
Relations avec la presse,
mardi 17 janvier 1978, p. 1.

M. Kenji Fumkunaga, Ministre des transports, a ainsi soumis un projet au Premier Ministre : M. Takeo Fukuda, car l'actuel aéroport est situé trop près des zones d'habitation.

Selon les premières estimations, ce gigantesque porte-avions civil et ses voies d'accès nécessiteraient l'emploi de 5,5 millions de tonnes d'acier et coûteraient 5,7 milliards de dollars.

Toutefois, bien que cette réalisation ait l'avantage d'utiliser l'important stock d'acier que possède le Japon, il est probable que son coût le rende irréalisable.

Comme nous avons pu le constater la recherche d'une meilleure politique d'implantation des aéroports s'avère particulièrement difficile et délicate à réaliser.

C'est pourquoi, il paraît utile de rechercher des techniques tendant à la protection des riverains.

§ 2 LA RECHERCHE DES TECHNIQUES TENDANT A LA PROTECTION DES RIVERAINS

Outre le problème fort important de l'implantation de l'aéroport, il convient de rechercher d'autres systèmes afin d'assurer une protection efficace des riverains.

A cet égard, il sera nécessaire de faire respecter la réglementation de l'usage des sols, et, le cas échéant, d'insonoriser les logements déjà existants et touchés par le bruit des aéronefs desservant quotidiennement l'aéroport.

I La nécessité de respecter la réglementation de l'usage des sols

Etant donné que la réglementation concernant le bruit des avions est très récente, il ne faut pas s'attendre à ce que les efforts actuels pour réduire le bruit à la source aboutissent à des résultats notables avant de nombreuses années.

Dans l'avenir immédiat, il convient donc d'envisager d'autres actions efficaces, comme le rachat des terrains les plus exposés au bruit ou bien, l'interdiction totale de construire dans les zones de bruit.

- a) La solution consistant à acheter les terrains les plus exposés au bruit

Le rachat des terrains fortement exposés au bruit relève plus spécialement de la compétence de l'autorité aéroportuaire, qui est la seule habilitée à prendre ces mesures curatives partielles.

La mise en oeuvre efficace d'une telle action, implique d'envisager d'autres techniques que celles couramment employées, des servitudes de survol, qui ne sont qu'une solution de compromis, pour rechercher plutôt une solution radicale au problème du bruit.

- 1) La solution de compromis consistant en l'établissement de servitudes

Du point de vue des riverains, l'établissement de servitudes aéronautiques ne saurait constituer une solution définitive au problème des nuisances.

Il apparaît ainsi, aux termes de la loi du 4 juillet 1935 que ces servitudes ont été établies en faveur de la navigation aérienne, et plus précisément, selon le décret du 3 janvier 1959, afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne (1).

(1) S. MILATCHITCH, Les servitudes aéronautiques, RGA 1963, p. 43.

Cependant, il semblerait que de telles servitudes aboutissent, en réalité, à limiter la progression des propriétés riveraines de l'aéroport (1).

Il résulte en effet, des textes, qu'elles consistent en une obligation de supprimer ou une interdiction d'élever des obstacles sur les propriétés se trouvant dans une zone de servitudes, délimitée elle-même par un plan de dégagement.

De la sorte, on aboutit à une protection indirecte des riverains, au nom de la sécurité de la navigation aérienne.

On peut distinguer à l'intérieur de ces servitudes, celles qui ont une portée générale, concernant le balisage de tous les obstacles dangereux pour les pilotes, et s'appliquant sur l'ensemble du territoire, de celles qui indiquent la limitation en hauteur des obstacles éventuels sur les propriétés voisines des aérodrômes.

Or, en ce qui concerne ces servitudes de survol, il semble que la maigre compensation financière allouée par l'aéroport constitue seulement une mesure curative partielle (2).

(1) E. ALVAREZ CORREA, Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des aéronefs en droit américain et en droit français, RFDA 1973, p. 131.

(2) Comment réduire le bruit des avions, Secrétariat de l'OCDE, OCDE 1975, p. 36.

Certes, on dédommagera les propriétaires pour les servitudes dues au bruit qu'ils subissent, mais cette solution ne saurait être qu'une solution de compromis (1).

La mise en oeuvre d'une politique efficace de protection des riverains nécessite la recherche d'une autre solution, permettant de résoudre de façon radicale le problème du bruit des avions.

2) La recherche d'une solution radicale au problème du bruit des avions

Le problème des nuisances engendrées par les aéronefs ne saurait être réglé par l'établissement de servitudes.

Certes, si cette solution paraît utile à de multiples égards, elle ne résoud en rien les problèmes écologiques liés à l'implantation de l'aéroport.

Or il semble que la solution doive être trouvée dans le rachat par l'aéroport de tous les logements situés en zone de bruit fort, et à une insonorisation en zone de bruit modéré (2).

À notre avis, il serait souhaitable d'envisager lors de la création d'un aéroport, l'achat des terrains jusqu'à plusieurs kilomètres des pistes (3).

(1) Airport ruckus, Engineering news record,
avril 1977 n° 17, p. 13.

(2) R. POUJADE, Le ministère de l'impossible,
Le temps de l'action 1975, p. 112.

(3) C. DOUSSET, Le bruit des avions de transport,
Bulletin OACI, avril 1974, p. 23.

Pareille solution aurait ainsi l'avantage de résoudre définitivement le problème des nuisances.

Certes, afin de ne pas complètement "stériliser" ces étendues, il serait possible à l'aéroport de les concéder à des agriculteurs dans les limites de la sécurité aéronautique.

Mais, en ce qui concerne les aéroports déjà existants, il ne fait aucun doute que la solution doit être recherchée dans le rachat des immeubles situés dans la zone la plus gravement exposée au bruit.

À cet égard, le Secrétaire d'Etat aux transports, en réponse à une question dénonçant l'inefficacité de la lutte contre les nuisances des avions, a précisé que le gouvernement avait autorisé le rachat des immeubles les plus touchés par l'aéroport d'Orly (1).

Au demeurant, cette politique de rachat des terrains avait déjà trouvé un large écho auprès de nombreux Etats étrangers.

C'est ainsi que le Japon a consacré, sur un budget total de 3 milliards de dollars, 1,02 milliard de dollars en ce qui concerne la seule couverture de relogement des riverains d'aéroports (2).

(1) Bruit et nuisances dues à l'aéroport d'Orly,
JO Assemblée nationale, 2è séance du 6 mai 1975,
JO 2449.

(2) Japan to spend 3 billion dollars, a third for
environmental needs,
Engineering news record,
septembre 1976 n° 14, p. 11.

De la même façon, l'aéroport de Los Angeles a, en 1976, fait supprimer de 60 à 80 habitations par mois, ce qui lui a occasionné un coût de 135,5 millions de dollars (1).

Comme nous pouvons le constater, pareille politique de rachats des logements situés en zone de bruit fort, si elle résoud de façon radicale le problème des nuisances, coûte particulièrement chère à la collectivité.

Il résulte, en effet, que l'achat de 15.000 logements situés en bordure de l'aéroport d'Orly atteindrait un coût, de l'ordre de 25 milliards de Francs.

Aussi, serait-il souhaitable, afin d'éviter dans l'avenir le rachat systématique des logements situés en zone de bruit, d'interdire totalement toute construction dans les zones de bruit.

(1) Lax completes 94 % of property acquisitions for North runway complex,
Airport highlights,
janvier 1976 n° 1, p. 3.

- b) La solution consistant à interdire totalement toute construction dans les zones de bruit

L'environnement de la plupart des aéroports français est divisé en trois zones "d'exposition décroissante au bruit".

Ces zones établies par les services techniques de l'aéroport de Paris pour les aérodromes de la région parisienne et par les services techniques de la navigation aérienne pour les autres aérodromes se révèlent dans leur évaluation actuelle imparfaites.

La solution résiderait vraisemblablement dans une interdiction absolue de construire dans les zones de bruit.

1) L'imperfection du système actuel de zonage

Le système de zonage actuellement en vigueur en France est destiné à servir de base à l'établissement des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, des plans d'occupations des sols, aux règlements de construction et éventuellement à l'octroi des aides à l'insonorisation des bâtiments publics et privés.

La circulaire du 30 juillet 1973, précisée par la circulaire n° 74-38 du 24 février 1974, constitue les textes de référence pour les méthodes de calcul du zonage (1).

(1) J. LAMARQUE, Le droit contre le bruit,
Paris LGDJ 1975, p. 85.

La première zone appelée zone A, est une zone de "bruit intense" équivalent à un indice de bruit supérieur à 96 dB, et dans laquelle aucune construction nouvelle n'est autorisée, sauf si elle est nécessaire à l'exploitation de l'aérodrome (1).

La seconde zone dite zone B, est une zone de "bruit fort" dont l'indice de bruit doit être compris entre 89 et 96 dB.

A l'intérieur de cette seconde zone, les agglomérations existantes ne peuvent faire l'objet d'extensions, sauf en ce qui concerne les bâtiments publics jugés indispensables (2).

Force est donc de constater qu'à l'intérieur de ces deux zones les niveaux de bruit sont considérés comme tellement élevés, que la construction de nouveaux logements est en principe interdite.

Par contre en ce qui concerne la zone C dite zone de "bruit modéré" à l'intérieur de laquelle l'indice de bruit est compris entre 84 et 89 dB, les constructions individuelles peuvent être autorisées à la condition qu'elles se situent en milieu déjà urbanisé, qu'elles soient desservies par des équipements collectifs déjà existants, qu'elles respectent enfin des règles sévères d'isolation acoustique (3).

(1) M. DINAND, Urbanisme et bruit aux abords des aérodromes, France transports aviation n° 10, décembre janvier 1977-1978, p. 73.

(2) G. MARTIN, Thèse 1976, op. cit., p. 220.

(3) M. DINAND, op. cit.
France transports aviation n° 10,
décembre janvier 1977-1978, p. 73.

Toutefois, ce système de "zonage" appelle certaines critiques quant à son fondement scientifique.

En effet, ces règles de zonage ont été, à l'origine, établies pour protéger les travailleurs contre les effets du bruit en usine.

De la sorte, il semble difficile de les transposer, intégralement et sans aucune modification, en ce qui concerne les propriétés riveraines qui ne peuvent être considérées comme des complexes industriels.

Or, dans le cadre de la protection des travailleurs les experts ont déterminé qu'un bruit de 83 dBA (96 PNdB) peut être supporté sans danger par un individu de façon continue pendant 8 heures.

A partir de cet indice, et sur la base d'hypothèses multiples et incertaines, on a déterminé les courbes délimitant les différentes zones.

Cependant cette méthode a l'inconvénient majeur d'oublier que si l'individu peut durant 8 heures supporter une telle dose de bruit sans danger pour lui, il convient de préciser que de retour chez lui, il a droit au calme et au repos de manière à lui fournir un certain temps de récupération indispensable à son équilibre.

Selon notre système actuel de zonage, l'individu ayant dû supporter durant 8 heures certaines nuisances provenant de son travail, serait considéré en danger dans la mesure où durant la soirée, durant la nuit, et pendant les week-ends, il aura, également, à supporter les nuisances occasionnées par les avions à réaction desservant l'aéroport.

Force est donc de constater qu'un tel système de zonage est inadéquat.

C'est pourquoi, il nous apparaît nécessaire d'imposer une interdiction absolue de construire dans les zones de bruit.

- 2) La nécessité d'imposer une interdiction absolue de construire dans les zones de bruit

En réponse à une question écrite, le ministre de l'aménagement du territoire a donné des précisions sur la réglementation de la construction au voisinage des aéroports (1).

Celle-ci a pour fondement la circulaire du Premier Ministre en date du 30 juillet 1973.

Comme nous avons pu le voir précédemment, les dispositions applicables en zone de bruit modéré entraînent l'interdiction des programmes de construction de logements groupés sous forme de lotissements ou de zones d'aménagement concerté.

Toutefois, les constructions individuelles sont possibles à condition qu'elles soient permises par le règlement d'urbanisme de la commune, qu'elles soient situées en milieu urbanisé, que leur desserte soit assurée à partir des équipements publics existants et qu'elles soient insonorisées (2)

-
- (1) La réglementation de la construction au voisinage des aéroports,
Le moniteur des travaux publics et du bâtiment,
février 1974 n° 5, p. 38.
 - (2) Les bruits autour des aéroports, aspects juridiques et financiers : évolution de la valeur des biens immobiliers près des aéroports,
Aéroport de Paris,
WEAA, octobre 1972.

Or, selon nous il serait nécessaire, afin d'éviter que le nombre d'habitations exposées au bruit n'augmente, d'imposer une interdiction absolue de construire dans les zones de bruit (1).

S'il y a lieu de dissuader les promoteurs de construire des logements, en particulier à usage d'habitations, nous croyons qu'il convient surtout d'interdire de manière systématique toute construction dans les trois zones de bruit.

Une telle réglementation serait sans doute le seul moyen d'éviter un foisonnement de l'urbanisme à proximité des aéroports (2).

La présence de l'aéroport, entraînant par là-même une urbanisation du seul fait de sa création, il semble indispensable de stopper cette croissance à sa proximité (3).

-
- (1) Back and sterling, Classification of airport environs by airport community land use compatabity, National technical information service USA, janvier 1972, p. 43.
- (2) Le bruit autour des aéroports, Aspects juridiques et financiers, Règles d'urbanisme appliquées autour des aéroports, Association des aéroports de l'Europe de l'ouest, octobre 1972, p. 2.
- (3) JM. SPILL, Le bruit des avions : ses conséquences sur l'aménagement urbain et l'économie du transport aérien, RGAE 1974, p. 27.

A cet égard, la jurisprudence américaine a eu à se prononcer sur la continuation ou non d'un ensemble de constructions résidentielles située près de l'aéroport d'Oakland.

A la suite d'un arrêt de la Cour supérieure de Californie les travaux de constructions ont été stoppés (1).

Toutefois, il aurait, selon nous, été préférable d'avoir un arsenal réglementaire plus rigoureux, qui aurait ainsi évité le commencement des travaux et par suite leur interruption.

A cet égard, nous ne rejoignons pas l'opinion de M. BLOCK lorsqu'il déclare que

"le problème n'est pas tellement d'interdire les constructions, mais plutôt de veiller à assurer une insonorisation convenable" (2).

Selon nous, toute construction doit être formellement interdite pour l'avenir, dans les trois zones de bruit.

Il serait cependant possible d'utiliser ces terres bloquées, soit à l'exploitation agricole, soit à la construction de stades, par exemple, ce qui nous semble le seul type de constructions susceptibles d'être édifiées dans ces zones de bruit.

(1) Court blocks housing development near airport because noise not considered,
Airport highlights, août 1975 n° 34, p. 1.

(2) M. BLOCK, Les problèmes posés par l'insertion des aéroports dans l'environnement,
Colloque organisé par la SFDAS les 28 et 29 mai 1975 à Paris, RFDA 1975, p. 417.

Toutefois, il apparaît également que l'insonorisation des constructeurs déjà bâties, puisse constituer un moyen permettant aux riverains d'atténuer les nuisances causées par les aéronefs.

II Les mesures d'insonorisation des logements

Les techniques d'insonorisation sont multiples et variées.

La gêne causée par le bruit des avions, pourra, ainsi être atténuée par le procédé des doubles fenêtres ou bien par une construction particulière prévue à cet effet.

Cependant ces différents systèmes d'insonorisation vont se heurter à certaines limites, dans la mesure où il s'agit d'une solution partielle, d'un palliatif qui est de surcroît d'un coût relativement élevé.

a) Les différents systèmes d'insonorisation

Dans les zones de bruit intense et fort situés autour des aéroports existants, l'insonorisation constitue souvent la seule méthode disponible pour réduire rapidement la gêne, lorsque l'aménagement rationnel des terrains n'est plus possible.

La technique offre à cet égard plusieurs systèmes d'insonorisation.

Dans certains cas, il sera ainsi possible d'insonoriser une habitation en installant un système de doubles fenêtres.

Dans d'autres cas, l'insonorisation se réalisera plutôt au stade de la construction et de la structure de l'habitation.

1) L'insonorisation des fenêtres et surfaces vitrées

Il existe plusieurs procédés d'insonorisation des fenêtres.

Les plus couramment employés par les riverains d'aéroports assurent une insonorisation relativement importante (1).

A cet égard, il est possible d'installer des fenêtres en plastique de 5,5 mm d'épaisseur et dont le taux d'absorption est de 31 dB.

Dans certains logements : les hôtels notamment il est possible de trouver un nouveau type de fenêtre isolante et compacte ayant un taux d'absorption de 40 à 50 dB, ou bien des fenêtres composites en PVC dur dont le taux d'absorption est d'environ 48 dB.

Enfin, il existe des fenêtres de plastique "genre boîte" et qui ont un taux d'absorption de 60 dB.

Mais à côté de ces fenêtres insonorisantes en plastique il existe un système, plus ancien et plus onéreux, consistant dans la mise en place de vitrage épais (2).

-
- (1) Plastics windows for all sound insulation classes,
Airport forum,
avril 1977 n° 2, p. 62.
- (2) RD. FORD, G. KERRY, Insulating one house against
aircraft noise, Applied acoustics,
juillet 1974 n° 3, p. 193.

C'est ainsi qu'à proximité de l'aéroport de Francfort, les fenêtres de l'hôtel Sheraton sont faites d'une unité de 3 carreaux en verre isolant, épaisse de 36 mm et doublée d'un 2ème carreau épais d'au moins 12 mm et placé à environ 200 mm derrière celle-ci (1).

Des relevés faits dans les chambres d'hôtels montrent que même si le bruit de pointe à l'extérieur dépasse 95 dB, celui de l'intérieur n'est que de 40 dB au maximum, dont 29 dB proviennent du système de climatisation.

De même les fenêtres d'un hôtel situé en bordure de l'aéroport de Chicago O'Hare, ont été isolées en installant des panneaux de verre laminé, constitués d'une feuille de plastique prise entre deux lammes de verre (2).

Cependant, un autre procédé a été employé à proximité de ce même aéroport de Chicago O'Hare.

C'est ainsi qu'une école située à 3 Kms du seuil de la piste de l'aéroport, a été construite sans fenêtre, isolée et climatisée, ce qui a permis aux élèves de travailler sans gêne (3).

(1) KG. SHWARTZ, Sound - proofing for buildings near airports, Airport forum, avril 1977 n° 2, p. 53.

(2) Do not disturb, Engineering news record, mai 1973 n° 21, p. 12.

(3) Windowless classrooms hold clire to up grading airport perimeters, Progressive architecture, septembre 1973 n° 9, p. 129.

Bien que cette réalisation se soit selon les Professeurs, révélée être un succès, nous ne pensons pas que ce dernier type de mesure aussi efficace soit-il, doive être retenu.

Mais il convient également d'assurer l'isolation de l'immeuble au moment même de sa construction.

2) L'insonorisation des constructions

Pour répondre aux dispositions de la loi anti-bruit allemande, l'hôtel Sheraton situé en bordure de l'aéroport de Francfort a dû, outre les mesures d'insonorisation prises au niveau des fenêtres, prendre également un certain nombre de précaution au niveau de la construction (1).

Le mur extérieur de l'hôtel est ainsi constitué par une construction dite en "sandwich", formée d'éléments de béton avec, entre eux, de la mousse de polystyrène.

Près de l'aéroport de Manchester, une maison a été insonorisée contre le bruit des aéronefs en plaçant de la laine de verre disposée dans les combles ce qui a entraîné une insonorisation de 4 dB (2).

Certes ce dernier procédé ne saurait suffire à lui tout seul.

C'est ainsi qu'il a été procédé également à l'installation de plaques de placoplâtres placées sous les chevrons, ce qui a automatiquement entraîné une diminution de bruit de 12 dB.

(1) KG. SHWARTZ, Sound - proofing for buildings near airports, Airport forum, avril 1977 n° 2, p. 53.

(2) RD. FORD, G. KERRY, Insulating one house against aircraft noise.

Enfin, dans certains cas, l'atténuation du niveau de bruit a été atteinte, grâce à la mise en place de feuilles de plomb, disposées entre la structure en béton du bâtiment et le mur apparent (1).

Il résulte de ces diverses expériences, que l'insonorisation des fenêtres et des surfaces vitrées réduit davantage la propagation du son à l'intérieur de l'habitation que ne peut le faire une insonorisation de la construction.

Il serait donc souhaitable de s'orienter plutôt vers ce type de solution afin de préserver au mieux la santé et le bien-être des riverains.

Toutefois, si nous pensons que ce système est utile, en l'absence d'autres moyens de réduction du bruit, en revanche, nous croyons qu'il existe certaines limites inhérentes à ce type de mesure.

b) Les limites inhérentes à ce type de mesure

L'insonorisation des logements et autres bâtiments, où la protection contre le bruit est utile et nécessaire, se révèle être un procédé discutable.

Ce type de mesure constitue en effet, une solution partielle, un palliatif, dans la mesure où elle force à vivre fenêtres fermées et où elle ne change rien à l'environnement extérieur.

D'autre part, il semble que cette solution se révèle être d'un coût très élevé.

(1) Do not disturb, Engineering news record,
mai 1973 n° 21, p. 12.

1). L'insonorisation des logements
constitue un palliatif

Dans le cadre de la recherche des moyens de réduction du bruit, l'insonorisation a été, parmi les mesures envisagées, la première utilisée.

Toutefois, cette technique, étant, le plus souvent, la seule méthode pour réduire rapidement la gêne, constitue, en fait, une solution partielle (1).

Il apparaît ainsi, que si la réduction du bruit est effective, puisque dans certains cas l'ordre de réduction est de 45 dB soit approximativement 50 % du bruit, cette solution évite, en réalité, de s'attaquer à la véritable cause du problème (2).

Certes, nous savons pertinemment que les dispositifs anti-bruit ont un impact psychologique important et aboutissent ainsi à diminuer le nombre des plaintes (3)

(1) Comment réduire le bruit des avions,
Secrétariat de l'OCDE,
OCDE 1975, p. 37.

(2) Réduction du bruit dans les aéroports,
Bâtiment international,
janvier 1975 n° 1, p. 55.

(3) Ground - noise suppressors have psychological impact,
study shows,
Airport highlights,
août 1976 n° 30, p. 3.

Cependant, il n'est pas raisonnable de prétendre que les techniques d'insonorisation constituent un système de protection intéressant, dans la mesure où elles forcent l'individu à vivre fenêtres fermées.

C'est précisément ce que les riverains de l'aéroport de Nice, comme tous ceux qui vivent sous un climat particulièrement favorable peuvent reprocher à ce type de solution.

Enfin, cette solution ne saurait être que temporaire dans la mesure où elle incite les partenaires aéronautiques à ne rien changer.

Le problème doit, selon nous, être résolu à sa source, c'est à dire, essentiellement, au niveau des constructeurs.

Toutefois, la technique d'insonorisation se heurte à un autre obstacle, celui du coût très élevé qu'il entraîne.

- . 2) L'insonorisation des logements est d'un coût très élevé

Selon certaines études consacrées aux nuisances acoustiques subies par les riverains d'aéroports, les techniques d'insonorisation existantes se révèlent particulièrement onéreuses (1).

(1) RD FORD - G. KERRY, Insulating one house against aircraft noise, Applied, Acoustics, juillet 1974 n° 3, p. 193.

C'est ainsi qu'il a été calculé qu'une réduction de bruit de l'ordre de 10 à 15 PNdB dans une habitation coûte environ 30 dollars par mètre carré de plancher (1).

Une étude américaine a également montré que l'insonorisation des immeubles d'habitation contre les bruits des aéronefs jusqu'à un niveau sonore tel que les conversations ne soient plus perturbées, s'élèverait à 20 % approximativement du prix de l'habitation (2).

Certes, le coût de l'insonorisation, à côté d'autres techniques, telles que le rétrofitage des moteurs ou bien le remplacement d'une partie du parc aéronautique, ne saurait être considéré comme élevé.

Toutefois, cette technique qui selon nous ne doit être qu'un palliatif se révèle trop onéreuse dans la mesure où elle s'avère insatisfaisante pour le riverain en ce qui concerne la jouissance de son bien.

A notre avis, la "solution idéale" ne saurait être trouvée à court terme.

-
- (1) A. ALEXANDRE, La lutte contre le bruit des avions, Nuisances et environnement, août 1974 n° 33, p. 53.
- (2) Aircraft noise pollution, Acoustical treatment of homes could add 20 % to building costs, Engineering news record, juillet 1970 n° 1, p. 17.

Les mesures de remplacement progressif de la flotte, ainsi que la construction d'avions plus silencieux sont les seuls types de solutions susceptibles de pouvoir résoudre définitivement le problème à sa source.

Comme nous avons pu le constater à travers les développements précédents, l'indemnisation ne saurait constituer une solution à cette atteinte à l'environnement.

Toutefois, dans certains cas particuliers, il serait peut-être utile d'envisager des mesures précises afin de protéger la victime des dommages causés par les aéronefs.

CHAPITRE II :

LES MESURES PRISES AFIN DE PROTEGER LA VICTIME

Soucieux du sort des personnes et des biens situés à la surface, et dénonçant l'absence de réciprocité et d'égalité dans les situations respectives, Georges RIPERT déclara en 1921,

"celui qui crée pour l'humanité un risque exceptionnel doit en supporter les conséquences" (1).

Cette affirmation se fondant sur l'application de la théorie du risque, ne doit pas nous faire perdre de vue qu'il existe depuis fort longtemps des techniques permettant de protéger la victime "rivée au sol".

▲ cet égard, il est possible de prévoir une assurance garantissant la victime en cas de dommages causés par les aéronefs.

De même, il serait souhaitable de créer un fonds de garantie aéronautique.

(1) G. RIPERT, Rapport à la Société d'études législatives, Bull. soc. études législatives 1921, p. 287.

SECTION I :

LE RECOURS A LA TECHNIQUE DE L'ASSURANCE

Le recours à la technique de l'assurance nous conduit à distinguer deux types de dommages occasionnés par les aéronefs.

Il apparaît en effet, que l'aéronef peut causer aussi bien des dommages matériels, résultant de bangs supersoniques par exemple, que des dommages par pollution et nuisances, dont le bruit est l'une des manifestations les plus préjudiciables à l'individu.

Le souci d'établir un régime cohérent d'assurance nous incite à montrer la compatibilité des techniques d'assurances en cas de dommages matériels causés par les aéronefs, alors qu'en revanche il convient de soutenir l'incompatibilité de ce principe en cas de dommages par pollution.

LA COMPATIBILITE DU PRINCIPE D'ASSURANCE EN CAS DE DOMMAGES MATERIELS CAUSES PAR LES AERONEFS

La technique de l'assurance permet à la victime "rivée au sol" d'obtenir une indemnisation de la part de l'assureur sans avoir ainsi à imputer l'indemnité sur le budget de l'exploitant d'aéronef.

Il importe en conséquence, d'analyser le principe de l'assurance des dommages matériels causés aux tiers, et de montrer ensuite que l'assurance est bien évidemment l'instrument de socialisation le plus couramment employé.

I Le principe de l'assurance des dommages matériels causés aux tiers

L'exploitant d'aéronef est, comme nous le savons, garanti dans le cadre des législations et conventions en vigueur au jour du sinistre, en raison des dommages corporels causés aux passagers.

Cependant cette garantie s'applique également aux dommages corporels ou matériels causés aux personnes non transportées.

Dans cette hypothèse, une assurance doit être souscrite par l'exploitant d'aéronef et produira de la sorte certains effets.

- a) L'assurance doit être souscrite par l'exploitant d'aéronef

Il n'est pas souhaitable de confondre le concept d'assuré avec celui de responsable.

A cet égard, l'assurance va peser sur celui qui a la maîtrise de l'activité dommageable.

Toutefois, l'assuré doit, afin que l'assurance joue, mettre en exploitation un aéronef présentant certains caractères.

Il importe en conséquence de souligner les obligations du souscripteur.

- 1) L'assurance pèse sur celui qui a la maîtrise de l'activité dommageable

Contrairement à ce qui existe dans le domaine des assurances terrestres, il n'existe pas pour les assurances aériennes d'obligation de s'assurer (1).

Certes, les rédacteurs de la Convention de Rome ont posé le principe de l'obligation d'assurance, mais la France n'ayant pas ratifié cette Convention, il ne saurait être question de la soumettre à cette obligation.

Toutefois, il apparaît que lors de manifestations aériennes, l'organisateur devenant ainsi l'exploitant, est responsable de plein droit des dommages causés aux personnes et aux biens à la surface.

(1) H. MATOUK, Les assurances aériennes, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, Paris LGDJ 1971, p. 129.

C'est ainsi que l'assurance souscrite par l'organisateur de la manifestation aérienne va le garantir sur le plan de la responsabilité civile en cas d'accident d'avions pour les dommages corporels ou matériels qu'ils peuvent causer aux spectateurs ou aux tiers, ainsi que pour les accidents terrestres causés par une bousculade, par l'effondrement de tribunes, ou le défaut de service d'ordre (1).

Le tiers à la surface n'aura pas, pour sa part, à s'assurer.

Cette précaution incombera essentiellement à l'exploitant d'aéronef qui a la maîtrise de l'activité dommageable.

De même, la police d'assurance doit également garantir la responsabilité civile de l'exploitant d'aérodrome à l'égard des tiers.

Cet exploitant pourrait ainsi se garantir contre les dommages matériels que peut causer un aéronef, dont il a la garde, à des tiers ou des biens à la surface (2).

Cependant, si aucun texte de portée générale n'oblige les propriétaires d'aéronefs à souscrire une assurance, en revanche, un certain nombre d'obligations sont mises à la charge de l'exploitant qui a souscrit une assurance.

(1) C. CHERRIER, Assurances aériennes, Transports aériens, Juris-classeur commercial 1973, Fasc. E, p. 9.

(2) H. MATOUK, Les assurances aériennes, op. cit., p. 190.

2) Les obligations du souscripteur

Le contrat d'assurance va permettre à l'assuré de bénéficier de certaines garanties.

En contrepartie, il devra payer les primes d'assurances qui sont à sa charge.

A cet égard, le souscripteur devra au moment de la souscription du contrat d'assurance, faire une déclaration exacte de tous les éléments qui permettront à l'assureur d'apprécier le risque encouru avec le maximum d'éléments (1).

C'est ainsi, que pour que l'assuré puisse bénéficier de la garantie offerte par l'assureur, un certain nombre de conditions relatives à l'état de l'aéronef et aux capacités de son équipage seront exigées.

En premier lieu, l'aéronef doit être en situation, ce qui signifie qu'il doit avoir un certificat de navigabilité régulier et en état de validité.

Soumis au contrôle régulier du bureau veritas, l'avion sera soit placé en situation V (apte au vol) ou en situation R (non autorisé à voler), cette mention étant portée sur le certificat de navigabilité.

De la sorte, la garantie ne jouera que si l'appareil est au moment de l'accident en situation régulière par rapport à ce certificat de navigabilité (2).

D'autre part l'aéronef doit nécessairement être utilisé en conformité avec la mention d'emploi prévue au certificat de navigabilité.

Il faudra, en particulier, respecter les limites de poids et de centrage prévues par le constructeur.

(1) JF. BRUNA ROSSO, La responsabilité civile des aéro-clubs, Thèse Toulouse novembre 1976, p. 162.

(2) C. CHERRIER, Assurances aériennes, op. cit., p. 6.

Enfin, le personnel navigant doit être titulaire des brevets et licences permettant la conduite de l'aéronef.

L'assurance responsabilité civile de l'exploitant pourra, à cette seule condition, être appliquée.

Il importe de ce fait, de préciser les effets de l'assurance aérienne.

b) Les effets de l'assurance aérienne

La principale conséquence de l'assurance souscrite par l'exploitant sera de permettre la réparation du préjudice subi.

Cependant la couverture de la garantie ne sera atteinte qu'à la condition que la victime rapporte la preuve du lien de causalité.

1) - La couverture de la garantie

L'assurance souscrite par l'exploitant doit en théorie permettre la réparation intégrale du préjudice subi par la victime, frappée injustement.

L'adoption des techniques de l'assurance doit aboutir ainsi "à donner au régime mis en place, une assise financière très large" (1).

Toutefois, il pourrait être objecté que le marché de l'assurance a besoin pour maintenir un équilibre financier interne, de fixer un plafond.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 367.

A notre avis, une pareille solution ne saurait être retenue.

Certes, nous imaginons les conséquences financières que pourrait entraîner une catastrophe aérienne pour les compagnies d'assurance.

Cependant, nous ne saurions admettre ce raisonnement dans la mesure où les techniques de la coassurance et de la réassurance permettent aujourd'hui d'élargir considérablement la couverture de la garantie.

D'autre part, la victime ne doit en aucun cas souffrir d'une limitation de la garantie, alors qu'elle n'a fait que subir un préjudice sans y avoir participé.

Il ne fait aucun doute, que là réparation due par l'assurance doit être intégrale dans la mesure où elle a pour seul objectif la prise en considération des intérêts lésés de la victime.

Néanmoins la couverture de la garantie ne sera due intégralement qu'à la condition que la victime rapporte la preuve du lien de causalité.

2) La victime doit apporter la preuve
du lien de causalité

Les dommages matériels causés par les aéronefs à l'environnement impliquent souvent des effets différents selon la situation envisagée au niveau de la preuve du lien de causalité.

Alors qu'il est aisé de prouver que le dommage subi par une victime au sol a été causé par la chute d'un aéronef, il est en revanche plus délicat à établir cette cause à effet, en matière de bangs supersoniques, dans la mesure où la victime se trouve le plus souvent dans

"l'impossibilité juridique et technique d'apporter un élément de preuve" (1).

Sans doute des directives plus favorables ont été établies par les instances militaires afin de répondre à un souci d'équité (2).

De la sorte, si jusqu'à présent le recours des magistrats à de simples présomptions pour établir le rapport causal (3) n'a pas eu d'influence sur le régime de la réparation, en revanche il est possible de s'interroger sur les conséquences au niveau de l'assurance d'avions supersoniques civils.

En effet, l'armée de l'air étant son propre assureur aucun problème n'a eu l'occasion de se poser jusqu'à aujourd'hui.

Cependant, l'apparition d'appareils supersoniques civils assurés par des compagnies d'assurance privées, risque de poser certains problèmes en ce qui concerne la preuve du lien de causalité.

(1) P. GIROD, La réparation du dommage écologique, op. cit., p. 119.

(2) Réponse du Ministre des armées à M. Ansquer, JO. déb. AN. 10 août 1963.

(3) J. CALMEJANE - COURSE et L. MOURGEON, op. cit., p. 54.

Va-t-on, comme par le passé, confirmer la tendance à établir ce lien de causalité de façon négative, ou bien va-t-on au contraire exiger une preuve précise et positive limitant par là même le nombre de plaintes ?

Il est vraisemblable que les compagnies d'assurance privées ne vont pas accepter la thèse de l'armée de l'air se contentant d'une probabilité.

Il va du régime de l'assurance et de son équilibre interne que cette extension de la causalité, que la loi n'avait pas prévue, soit freinée dans son élan.

Cette conception se justifie dans la mesure où les vols supersoniques des avions civils sont particulièrement réglementés et interdits au-dessus du territoire national.

A cet effet, si l'objet de l'assurance est de mettre l'individu à l'abri des coups du sort, il ne saurait être question d'en arriver à un enrichissement sans cause.

L'assurance part ainsi d'une idée générale consistant à socialiser les risques individuels que l'on peut causer.

II L'assurance moyen technique de socialisation des risques

L'assurance des dommages matériels causés par les aéronefs se rapproche, par son esprit, de l'assurance automobile.

Cependant, cette assurance est d'autant plus efficace en droit aérien, dans la mesure où elle est la contrepartie logique à la responsabilité objective prévue par le législateur en 1924.

a) L'esprit de l'assurance aérienne

L'assurance a pour objet de collectiviser les risques frappant un individu pris isolément.

Cet esprit de l'assurance aboutit de la sorte à une certaine protection de l'individu frappé par le sort.

1) La collectivisation des risques
pouvant être causés

L'aspect positif de l'assurance est de mettre l'individu à "l'abri des coups du sort" (1).

Sociologiquement, il est possible d'affirmer que l'assurance est la traduction d'une certaine conscience collective de solidarité.

L'idée générale est donc, la collectivisation des risques individuels que l'on peut causer, ce qui implique, par là, une dilution des dommages causés ou éprouvés.

A l'inverse, le report constant à la collectivité peut inciter l'individu à une certaine négligence dans la surveillance de sa conduite (2).

Cette constatation qui s'avère juste dans le cas de dommages provoqués par les bangs supersoniques, ne semble pas pouvoir s'appliquer à l'hypothèse d'accidents provoqués par la chute d'un aéronef.

(1) SUMIEN, Les assurances terrestres,
Encyclopédie Dalloz, Droit civil I 1978, p. 2.

(2) SUMIEN, op. cit., p. 2.

Ainsi, l'assureur cherchera fréquemment à diminuer ses risques en se réassurant, ou en formant un consortium avec d'autres assureurs (1).

L'assureur ne cherchant pas à conserver pour son propre compte, l'intégralité du risque qu'il assure, partagera celui-ci entre plusieurs assureurs.

Selon l'article 30 de la loi du 13 juillet 1930,

"plusieurs risques différents, notamment par leur nature ou par leur taux, peuvent être assurés par une police unique. Plusieurs assureurs peuvent également s'engager par une police unique".

De la sorte, des assureurs formeront entre eux un consortium pour une durée de temps déterminée, afin d'assurer des risques d'une particulière importance, tels ceux pouvant résulter de manifestations sportives aériennes ou d'accidents d'avions.

Egalement, il sera possible à l'assureur de recourir au procédé de la réassurance.

Cette technique étant une application du principe de la division des risques, permet de les diluer à l'infini, car le réassureur se fera à son tour réassurer en prenant un rétrocessionnaire.

Comme nous pouvons le constater l'idée générale de l'assurance est donc de collectiviser les risques individuels.

Il apparaît cependant que l'assurance assure également d'une certaine protection, l'individu frappé par le sort.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 368.

2) La protection de l'individu frappé
par le sort

L'assurance aérienne en cas de dommage matériel, est un contrat synallagmatique par lequel un assureur s'engage moyennant une prime ou une cotisation, à payer à la victime une indemnité en cas de réalisation d'un risque déterminé.

De ce fait, l'individu frappé par la chute d'un aéronef, ou bien par une déflagration supersonique sera de la sorte indemnisé pour le dommage qu'il a subi.

C'est cette idée de contrat collectif conclu entre les assurés groupés en mutualité qui a fait écrire à MM. A. COLIN et H. CAPITANT (1) que

"l'assurance est la compensation des effets du hasard, par la mutualité organisée, suivant les lois de la statistique".

Cependant si l'assurance est une convention d'indemnisation entre l'assureur et l'assuré, elle ne peut devenir pour la victime une cause d'enrichissement sans cause.

Au contraire, par le jeu des primes de bonus, l'assurance doit, tout en assurant la protection éventuelle de la victime, inciter l'assuré à doubler de prudence et de diligence.

(1) A. COLIN et H. CAPITANT,

Cours de droit civil français, Tome II, p. 600.

Ce procédé présente ainsi l'avantage d'assurer la protection physique de la victime en influant indirectement sur la conduite de l'assuré et en évitant par conséquent, la survenance de dommages matériels, mais permet également à l'individu d'être indemnisé dans la mesure où le dommage s'est réalisé.

Le schéma spécifique de la responsabilité de l'article L 141-2 du CAC se trouve profondément altéré par le défaut de prise en considération de la faute.

Il ne s'agit plus de rechercher si la faute existe et si elle est la cause du dommage, mais uniquement de savoir quels sont les dommages couverts par cet article et quelle personne les couvrira.

Sur ce point, il semble que l'assurance soit la contrepartie logique à un système de responsabilité objective.

- b) L'assurance, contrepartie logique à une responsabilité objective

Le système mis en place par le législateur de 1924 a prévu une responsabilité de plein droit, c'est à dire objective, matérielle et absolue.

A cet égard, l'assurance apparaît comme la contrepartie logique à ce type de responsabilité dans la mesure où elle garantit la victime contre le risque aéronautique.

1) La responsabilité objective en cas
de dommages matériels

L'exploitation aérienne peut être la source de dommages non seulement pour les personnes transportées à bord d'un aéronef mais également pour celles rivées au sol (1).

Prise sous l'inspiration du Doyen RIPERT, la loi du 31 mars 1924 a mis en place un mécanisme de réparation automatique au profit des tiers à la surface victimes de la navigation aérienne.

Ce régime, actuellement en vigueur, consacré par l'article L 141-2 du CAC, institue une responsabilité de plein droit à l'encontre de l'exploitant d'aéronef qui ne peut s'en dégager partiellement ou totalement qu'en prouvant une faute de la victime.

Ce système particulièrement sévère de responsabilité, va plus loin qu'une simple application de la théorie du risque (2).

Il y a en effet chez le législateur de 1924, une volonté délibérée de créer un système original s'adaptant ainsi aux risques exceptionnels engendrés par l'aviation.

La responsabilité basée sur la faute délictuelle suppose en effet l'égalité de situation entre l'auteur et la victime du dommage.

(1) C. CHERRIER, Responsabilité du transporteur aérien, Transports aériens, Juris-classeur commercial 1961, Fascicule D, p. 23.

(2) MAZBAUD et TUNG, Traité de la responsabilité civile, op. cit., n° 1393.

Or, dans l'hypothèse de dommages matériels causés par les aéronefs à des personnes ou des biens à la surface, il ne saurait être question de parler d'égalité.

Selon M. EZANNO,

"La situation éminente de l'aéronef le met à l'abri des coups venus du sol, cependant que ceux qui sont riviés au sol doivent subir les conséquences des atterrissages, des chutes et des délestages" (1).

De la même façon M. DERRIDA (2) note que

"la protection du tiers à la surface est indispensable, car il subit de façon passive et sans la moindre contrepartie le risque aérien".

A cet effet, il semble que la technique de l'assurance puisse assurer la garantie de ce risque aéronautique.

(1) JP. EZANNO, Les conséquences soniques de la navigation aérienne en droit français, op. cit., p. 87.

(2) F. DERRIDA, Note s/ TGI Nice 9 déc. 1964, op. cit. D 65, p. 230.

2) L'assurance garantissant le risque
aéronautique

Le contrat d'assurance a une cause qui réside dans le risque que fait courir l'aéronef à la société des hommes rivés au sol.

Par conséquent, l'assurance sera valable dès lors qu'il existe un risque pouvant véritablement faire contrepartie aux primes.

Or, le risque aéronautique consiste en une réalisation incertaine du dommage matériel.

De ce fait, l'aéronef volant à vitesse supersonique à une hauteur suffisante, ne provoquera pas nécessairement un bang supersonique.

D'autre part, les experts sont unanimes pour affirmer qu'une déflagration minime ne saurait entraîner systématiquement des dommages à la surface.

Ainsi, le vol d'un avion fait seulement peser un risque préjudiciable à un moment indéterminé, et qui se situe en dehors de la volonté des parties.

C'est contre ce risque aéronautique que l'assuré cherche à se prémunir (1).

(1) Dommages causés aux tiers,
 . RTD com. 1966, p. 1052,
 . Le Monde 11 octobre 1966.

A cet égard, la loi de 1930 dispose dans son article 12 que

"les pertes et dommages occasionnés par des cas fortuits... sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police".

De la sorte, lorsque le risque se réalise, il appartiendra à l'assuré demandeur en garantie de requérir la couverture de ce risque.

Mais si le principe de l'assurance apparaît compatible avec la survenance de dommages matériels, il semble au contraire que ce principe soit incompatible en cas de dommages par pollution causés par les aéronefs.

§ 2 L'INCOMPATIBILITE DU PRINCIPE D'ASSURANCE EN CAS
DE DOMMAGES PAR POLLUTION CAUSES PAR LES AERONEFS

Au sens des conditions d'assurance, il y a accident lorsque l'assuré subit involontairement un préjudice en raison d'un événement soudain venant de l'extérieur.

Or il apparaît, qu'en règle générale le caractère de soudaineté manque aux phénomènes de pollution, si bien que dans cette hypothèse il n'y a pas d'accident assurable.

Toutefois, il importe de distinguer à travers les dommages par pollution, entre ceux qui sont permanents et ceux qui sont occasionnels.

A partir de cette séparation, il sera possible de montrer l'absence de couverture des dommages causés par la pollution des aéronefs.

I La distinction du dommage permanent et du dommage
occasionnel en matière de pollution

Les différentes formes de pollution vont nécessairement influencer sur le système d'assurance applicable.

Alors que certaines pollutions seront accidentelles et soudaines d'autres, au contraire, seront permanentes et insidieuses.

Cette distinction nous conduit ainsi à justifier le principe d'assurance en ce qui concerne les dommages accidentels, et à réfuter ce principe en ce qui concerne les dommages permanents.

a) La justification de l'assurance - pollution
des dommages accidentels

Le dommage accidentel se caractérise par sa soudaineté, mais aussi par les conséquences catastrophiques qu'il entraîne.

Il est donc possible d'assurer la pollution éventuelle que peut causer un gigantesque pétrolier, ainsi que les dommages limités mais possibles qui peuvent être occasionnés par l'usage de matières nucléaires.

1) La pollution des navires en mer

En faisant naviguer un certain nombre de navires contenant plusieurs tonnes d'hydrocarbures, l'armateur prend un risque particulièrement lourd (1).

Toutefois, si l'on est conscient de l'importance et de la gravité des dégâts susceptibles d'être causés par le rejet en mer de ces matières, il ne faut pas au niveau de l'assurance - pollution confondre la situation où ce rejet est volontaire ou celle où la pollution est accidentelle.

Il va de soi, que le capitaine d'un navire vidant intentionnellement ses cuves au large d'un littoral non pollué, ne pourrait, même dans l'hypothèse où il serait assuré pour la pollution que peut causer son navire, obtenir le paiement par son assurance des indemnités dues aux habitants de la région touchée.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 66.

En revanche, la situation ne saurait être la même dans l'hypothèse d'un dommage accidentel provoqué par la collision de deux pétroliers, ou bien par le naufrage d'un tanker sur les rochers à la suite d'une tempête.

Dans cette dernière situation, il sera possible à l'armateur de faire jouer les mécanismes de l'assurance (1).

Le problème de la pollution des mers par les hydrocarbures implique donc la justification du principe de l'assurance - pollution dans la mesure où le dommage ainsi créé est bien accidentel et non intentionnel (2).

Le même raisonnement peut être fait en ce qui concerne la pollution due aux matières nucléaires.

(1) P. LATRON, Problèmes juridiques posés par la pollution des mers par les hydrocarbures,
Conférence d'information de la Fédération française des sociétés d'assurances,
in la tribune des assurances 1er au 15 mars 1973,
n° 646, p. 20.

(2) La pollution de l'environnement en assurance, p. 45.

2) La pollution des matières nucléaires

Comme en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, l'exploitation nucléaire peut faire l'objet d'une assurance - pollution.

Toutefois, alors que dans le cas précédent cette garantie avait été élaborée à l'initiative des sociétés pétrolières, dans l'hypothèse des risques nés de l'exploitation nucléaire, le législateur a lui-même rendu une telle garantie obligatoire (1).

A cet égard l'article 7 de la loi du 30 octobre 1968 précise que l'exploitation nucléaire doit faire l'objet d'une assurance ou d'une autre garantie (2).

De la même façon, le risque de pollution nucléaire n'est assurable que parce que cette pollution est accidentelle et imprévisible.

La pollution nucléaire se caractérise donc par sa soudaineté qui peut ainsi surprendre et frapper toute une région.

De la sorte, l'assurance - pollution permettra de mettre l'assuré à l'abri des coups du sort, et de se prémunir sur le plan financier contre une pareille catastrophe.

Néanmoins, il semble que si le principe de l'assurance se justifie pleinement lors de la survenance de dommages accidentels, en revanche l'assurance ne saurait se justifier dans l'hypothèse de dommages permanents de pollution.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 352.

(2) J. HERBERT, La loi n° 68-943 du 30 octobre 1968 relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, JCP 69 I 2232.

- b) La justification de l'absence d'assurance -
pollution des dommages permanents

A la différence de la pollution marine et nucléaire, la pollution des aéronefs est permanente.

C'est cette constatation qui implique que l'assurance ne puisse pas s'appliquer à ce type de pollution.

Il est aisé pour s'en convaincre de se rappeler le rôle nécessairement incitateur de l'assurance.

Or, dans une pareille hypothèse, ce serait plutôt inciter l'exploitant à ne pas chercher à résoudre le problème à la base (1).

1) La nature permanente de la pollution
des aéronefs

Dans le domaine aéronautique, le problème de la pollution se manifeste presque exclusivement en tant que pollution sonore.

Dans l'immédiat, par contre, les dommages par pollution atmosphérique ne paraissent pas avoir un effet aussi grave sur l'environnement.

Quoiqu'il en soit, toutes ces formes de pollution par les aéronefs se caractérisent par leur permanence.

(1) SUMIEN, Assurances terrestres,
Encyclopédie Dalloz, Droit civil I 1978, p. 2,
Selon cet auteur : le report constant à la collectivité
incite l'individu à une certaine paresse dans la
surveillance de sa conduite.

Cette source permanente de pollution que constitue le trafic aéroportuaire ne fait place à aucune incertitude.

La pollution va se manifester dès l'ouverture de l'aéroport jusqu'à sa fermeture tard dans la nuit.

Certes, il convient de nuancer l'élément de continuité du dommage.

La pollution atmosphérique et sonore causée par les aéronefs ne peut être assimilée complètement à celle d'une autoroute.

Alors qu'elle est continue dans l'hypothèse de la circulation routière, la permanence de la pollution par les aéronefs signifie qu'elle se renouvelle simplement à certaines périodes particulièrement rapprochées (1).

Il convient en effet d'admettre qu'une pollution permanente n'est pas absolument continue, mais peut se répéter dans le temps, à intervalles réduits.

C'est pourquoi, la nature permanente de la pollution par les aéronefs nous conduit à admettre qu'une assurance - pollution ne saurait être souscrite dans cette hypothèse.

L'assurance exige un risque, que la permanence semble ignorer.

Enfin, la non assurance pollution se justifie dans la mesure où le but de l'assurance consiste également à avoir un rôle incitateur, ce qui ne serait pas le cas dans une telle situation.

(1) P. GIROD, op. cit., p. 60.

2) Le rôle nécessairement incitateur de l'assurance

Notre objectif, en matière de lutte en faveur de l'environnement a toujours été de nous orienter vers une politique de prévention plutôt que de réparation.

L'assurance comme nous le savons peut inciter, par le jeu des primes à la prudence et au progrès.

Cependant cette argumentation ne s'applique que dans la mesure où le dommage est occasionnel et incertain.

La permanence de la pollution des aéronefs nous écarte au contraire de cet objectif de l'assurance.

A cet égard, l'assuré ne recherchera plus à améliorer les imperfections sonores de ses appareils puisque l'assurance le couvrira en cas de dommages provoqués aux riverains (1).

Or, une telle attitude nous paraît absolument incompatible avec le principe même de l'assurance.

L'utilisation des techniques d'assurances à des fins préventives et incitatives pouvant encore être renforcée par l'adoption de mécanismes intervenant en cours d'assurance pour "sanctionner ou récompenser" l'assuré, ne se justifie que pour une assurance garantissant des dommages occasionnels comme l'assurance automobile, ou l'assurance couvrant les accidents d'avions.

Dans l'hypothèse de la pollution permanente des aéronefs, le système de bonifications ou pénalisations sous la forme de "bonus" et de "malus" sanctionnant ou récompensant l'attitude de l'assuré ne pourrait s'appliquer.

Mais, l'absence de couverture en ce qui concerne les dommages causés par la pollution des aéronefs doit être affirmée pour des raisons spécifiques à ce type de dommages.

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 377.

II L'absence de couverture des dommages causés par la pollution des aéronefs

Toute assurance implique nécessairement la notion d'aléa dans la survenance du dommage.

Néanmoins, l'absence de couverture des dommages causés par la pollution des aéronefs se justifie également eu égard aux conséquences qui pourraient résulter de la généralisation de ce type d'assurance.

a) L'exigence de la notion d'aléa

La notion d'aléa constitue un élément essentiel de l'assurance.

On exige pour qu'il y ait assurance, la nécessité d'établir un risque futur et incertain.

C'est ainsi, qu'il est facile de constater qu'en matière de pollution des aéronefs, cet élément indispensable de l'assurance fait défaut puisque la certitude caractérise au contraire ce type de pollution.

1) La nécessité d'un risque futur et incertain

Le risque caractérise le principe même de l'assurance, en donnant à l'opération sa véritable physionomie.

Effectivement, l'assuré va souscrire une assurance uniquement parce qu'il souhaite se prémunir contre tout risque (1).

De la sorte, il est possible de dégager deux notions caractérisant le risque (2).

On peut ainsi définir le risque en précisant qu'il s'agit d'un événement futur et incertain.

Le risque doit obligatoirement être futur.

A cet égard, s'il est possible d'assurer un aéronef contre l'accident pouvant éventuellement se produire, en revanche, il semble difficile de parler de risque futur en ce qui concerne la pollution sonore et atmosphérique causée par les aéronefs.

Celle-ci existe bien présentement et ne constitue en aucun cas un risque futur pouvant frapper au hasard l'assuré.

Mais cet "élément temps" ne doit pas être non plus dissocié de la notion d'incertitude qui caractérise également le risque.

(1) M. PICARD, A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français,
Le contrat d'assurance, Tome I 3^e édition,
Paris LGDJ 1970, p. 33.

(2) F. GENTILE, Risque et assurance,
Esprit 1965, p. 16.

Il apparaît, en effet, que l'assurance doit porter sur des faits déterminés qui comportent une incertitude, une éventualité.

L'incertitude doit donc porter sur la réalisation même de l'événement envisagé ou plutôt sur le moment de réalisation d'un événement qui peut se produire.

Selon MM. PICARD et BESSON, le risque envisagé est alors

"un événement fatal qui se réalisera tôt ou tard, mais à une époque incertaine".

C'est pourquoi, eu égard à la nécessité de la combinaison de ces deux éléments pour définir la notion de risque, nous nous opposons à toute idée d'assurance pollution en ce qui concerne les aéronefs, dans la mesure où la certitude caractérise ce type de phénomène.

2) La certitude de la pollution des aéronefs

Comme nous venons de le voir, le contrat d'assurance doit comporter un risque futur dont la réalisation est incertaine (1).

Or, il apparaît que la souscription d'une assurance garantissant l'exploitant de la pollution sonore ou atmosphérique de ses aéronefs, se révèle impossible.

- - - - -

(1) SUMIEN, Encyclopédie Dalloz, Rep. civil, Assurances, op. cit., n° 158.

L'utilisation d'aéronefs est, de nos jours, encore, extrêmement nuisible à l'environnement aéroportuaire.

D'autre part cette pollution ne saurait être en aucun cas accidentelle, c'est à dire sujette aux variations climatologiques ou à quelques autres conditions.

Actuellement le niveau sonore élevé occasionné par les décollages et atterrissages des aéronefs est une certitude.

C'est d'ailleurs ce que Monsieur le Professeur DERRIDA note lorsqu'il écrit que "l'aléa n'existe pas" et que "le dommage dont la réalisation est certaine ne pourrait être assuré" (1).

Aussi, nous ne pensons pas que l'incertitude puisse exister dans le fait que l'on ignore au moment de la souscription du contrat si une demande en réparation interviendra.

Selon nous, la notion de certitude porte sur l'objet de l'assurance et non sur les conséquences éventuelles qui peuvent en résulter (2).

Enfin, nous sommes intimement convaincus que la généralisation d'une assurance - pollution des aéronefs entraînerait bien au contraire une augmentation du nombre de plaintes.

Il est nécessaire à cet égard, de s'interroger sur les conséquences d'une pareille généralisation de l'assurance - pollution.

- - - - -

(1) F. DERRIDA, Note s/ TGI Nice 9 décembre 1964,
D 1965, p. 231.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 353.

- b) Les conséquences de la généralisation de l'assurance concernant la pollution des aéronefs

Si le principe de l'assurance est de mettre les victimes à l'abri des "coups du sort", force est de constater la tendance du juge à abandonner une certaine réserve dans le montant de la réparation.

Cette attitude plus libérale du juge au niveau de la réparation, entrainera nécessairement une augmentation du coût de l'assurance, celle-ci étant répercutée sur le prix du billet.

- '1) L'attitude plus libérale du juge au niveau de la réparation

Le recours au système de la "socialisation des risques" (1) conduit le juge plus ou moins inconsciemment à accorder une réparation plus importante à la victime.

Selon M. MARTIN (2)

"la certitude de voir supporter la charge de cette réparation par un organisme collectif délivre le juge de cette appréhension et lui permet donc d'apprécier le dommage avec plus de sérénité".

(1) G. VINEY, Le déclin de la responsabilité individuelle, Paris LGDJ 1965, p. 286.

(2) G. MARTIN, op. cit., p. 357.

Certes, l'inhibition du juge résultant du choix délicat entre les impératifs financiers des exploitants et l'indemnisation des victimes n'apparaîtrait plus.

Mais, en réalité, nous sommes convaincus que l'assurance en matière de pollution des aéronefs aboutirait à inciter les victimes à actionner en justice les exploitants et à favoriser l'indemnisation systématique et large de la victime, aboutissant ainsi à sanctionner l'assuré dans la mesure où cela entraînera nécessairement une majoration de primes.

Or, nous ne pensons pas que ce type de conséquences soit particulièrement favorable à la victime.

En premier lieu l'assurance - pollution ne nous semble pas réalisable pour les conditions relatives au risque que nous avons vu précédemment.

En second lieu, la généralisation de ce type d'assurance si elle était réalisable, ne favoriserait pas en réalité la victime.

Comme le souligne fort justement M. DERRIDA (1), dans sa note sous la jurisprudence de Nice,

"en admettant qu'une indemnité soit allouée aux victimes, le préjudice ne sera pas pour autant supprimé".

L'allocation de dommages intérêts est insuffisante pour régler le problème du bruit résultant de l'exploitation des aéronefs.

Enfin, il semble que dans une pareille situation, le coût de l'assurance serait répercuté sur le prix du billet du passager.

- - - - -
(1) F. DERRIDA, Note s/ TGI Nice, op. cit., p. 231.

2) La répercussion du coût de l'assurance
sur le prix du billet

Selon M. LARROUMET, il ne serait pas raisonnable d'accroître la charge financière des compagnies aériennes (1).

Certes le recours à l'assurance - pollution serait un répondant susceptible d'éviter ce poids supplémentaire, laissant seulement à la charge des compagnies aériennes le coût des primes d'assurances.

Toutefois, il semble que le coût de l'assurance serait, en réalité, répercuté sur le prix du billet.

Il ne serait donc pas réellement possible de parler de charges supplémentaires infligées aux compagnies aériennes.

Cependant, le recours à l'assurance - pollution ne nous paraît pas adapté à ce type de pollution, d'une part, car elle entraîne un renchérissement du coût du transport, mais surtout car elle ne résoud aucunement le problème à sa source.

Egalement, outre cette répercussion du coût de l'assurance sur le prix du billet, l'élément-risque étant totalement absent de cette forme de pollution, il en résulte une certaine incompatibilité entre l'assurance et le phénomène de pollution causé par les aéronefs.

(1) Ch. LARROUMET, Note s/ Cass. 2è ch. civ.
17 décembre 1974, DS 1975, p. 444.

Certes comme le rappelle M. SAVATIER

"chaque nouvelle extension de la responsabilité invite à s'assurer plus complètement contre des responsabilités éventuelles" (1).

Toutefois nous ne pensons pas que cet argument puisse être utilisé en l'occurrence, eu égard à tous les arguments développés précédemment.

En revanche, selon nous, la protection de la victime pourrait être assurée par la création d'un fonds de garantie aéronautique.

(1) R. SAVATIER, Traité de la responsabilité civile en droit français, Tome I, Les sources de la responsabilité civile, 2^e édition, Paris LGDJ 1951, p. 357.

SECTION II :

LA PROPOSITION DE CREATION D'UN FONDS NATIONAL DE GARANTIE
AERONAUTIQUE

A l'instar du fonds de garantie automobile institué en France par la loi du 31 décembre 1951 (1), et couvrant les risques de toute nature résultant de l'emploi de véhicules terrestres à moteur, il serait souhaitable de prévoir dans le domaine aéronautique la création d'un pareil fonds.

L'intérêt de l'institution d'un tel organisme se révélerait, en particulier, à propos des bangs supersoniques.

Toutefois, il convient de préciser que la réparation ne saurait être systématique, et que le fonds doit avoir un rôle nécessairement subsidiaire.

(1) Sur le fonds de garantie automobile,
cf art. 15 loi du 31 déc. 1951 modifié par
l'ordonnance du 23 septembre 1958.

§ 1 L'INTERET DE LA CREATION DE CE FONDS DE GARANTIE
AERONAUTIQUE

Comme l'automobile au milieu du XX^e siècle tendait vers l'élaboration d'engins plus rapides et plus sophistiqués, l'aviation moderne s'oriente inéluctablement vers une aviation supersonique.

Les problèmes de preuve liés à la nature même du bang supersonique confirment cette tendance nouvelle qui envisage la création d'un fonds national de garantie aéronautique (1).

I L'orientation inéluctable vers une aviation
supersonique

L'aviation supersonique a fait son apparition dans le domaine militaire.

Cependant, la rapidité étant l'essence même du transport aérien, le domaine du supersonique s'est étendu à l'aviation civile.

(1) F. DERRIDA, Note s/ TGI Nice 9 déc. 1964,
D 1965, p. 232.

a) L'ère supersonique sur le plan militaire

Le fonctionnement des appareils militaires à vitesse supersonique va automatiquement entraîner certains dommages résultant des déflagrations.

Celles-ci se justifient par des impératifs liés aux nécessités de la défense, et par la nécessité de s'entraîner, tout particulièrement, au-dessus du territoire.

1) Les impératifs liés aux nécessités de la défense

La défense du territoire exige que l'autorité militaire dispose d'appareils particulièrement rapides et capables d'atteindre et de dépasser des vitesses supersoniques.

Cette course permanente vers la sophistication des avions afin de les rendre chaque jour plus rapides, est inéluctable.

Personne ne songerait en effet, à nier l'intérêt d'un tel objectif.

La rapidité d'exécution des avions militaires étant un des atouts fondamentaux de la force de dissuasion aéronautique, cet objectif sera toujours placé en tête des priorités.

A cette fin, il est facile de songer aux missions dont sont investis chaque jour les pilotes militaires et qui exigent qu'ils se rendent sur le champ à un point donné du territoire pour remplir une mission précise de défense nationale.

La guerre moderne implique, en conséquence, l'utilisation d'avions sans cesse plus rapides, et créant de la sorte des dommages aux biens et aux tiers à la surface (1).

Il importe, à ce titre, de souligner l'importance des marchés qui touchent la défense nationale.

Cette dernière raison nous explique ainsi, pourquoi les constructeurs orientent leurs recherches vers l'ère supersonique et veulent même la dépasser.

Mais la recherche permanente de la rapidité de déplacement ne saurait être la seule cause de dommages.

La stratégie militaire implique également de s'entraîner au-dessus du territoire.

2) La nécessité de s'entraîner au-dessus du territoire

Les exigences de la défense nationale impliquent que les appareils militaires s'entraînent en permanence au-dessus de notre territoire.

Afin de rendre efficace cette tâche dont sont investies les autorités militaires, il ne pouvait en conséquence être question d'utiliser les appareils au-dessus de la mer.

(1) Dommages dus aux conditions actuelles de la navigation aérienne.

Procès-verbal de la réunion des chefs de service
régionaux chargés du contentieux,
26-27 février 1964, p. 44,
Rapporteur M. Maschino.

Pour cette raison, certaines régions du territoire français situées à proximité de bases aériennes sont quotidiennement survolées.

Les populations, certes, protégées contre toute agression pouvant venir de pays ennemis, n'en subissent pas moins présentement, des dommages résultant directement de l'utilisation de ces appareils à vitesse supersonique.

Les autorités militaires questionnées à ce sujet, ont eu l'occasion à diverses reprises de préciser leur point de vue (1).

Monsieur le Ministre des armées répondant ainsi à M. Ansquer qui lui demandait quelles mesures il comptait prendre pour pallier les inconvénients que provoquent les avions franchissant le mur du son, précisa que le haut commandement, soucieux de préserver la tranquillité de la population civile, et d'assurer sa mission de défense nationale, a défini une réglementation très stricte interdisant le passage du mur du son en piqué au-dessus des localités et prescrivant que son franchissement en vol horizontal n'ait pas lieu, dans toute la mesure du possible, face aux agglomérations.

Toutefois la France ne disposant pas de vastes espaces vides de populations, il en résulte automatiquement des dommages aux tiers à la surface, justifiant, ainsi, le recours à l'idée d'un fonds national de garantie aéronautique.

Néanmoins, l'ère supersonique semble également inéluctable dans le domaine de l'aviation civile.

(1) M. Ansquer, Question n° 3059, p. 4667,
J.O. n° 91 du 10 août 1963.

b) L'ère supersonique sur le plan civil

Depuis les premiers avions, faits de bois et de toiles, aux avions supersoniques actuels, un peu plus d'un demi-siècle s'est écoulé.

Mais c'est surtout au cours des vingt dernières années que la mutation a été la plus profonde, la technicité permettant la création d'appareils de plus en plus rapides.

Ce rapprochement du secteur aéronautique vers le secteur spatial est lié à des impératifs d'ordre commercial, ainsi qu'à l'essence même du transport aérien.

1) Les impératifs d'ordre commercial

La concurrence entre les exploitants d'aéronefs se fait de plus en plus grande à l'heure actuelle (1).

Alors qu'il devient difficile sinon impossible d'améliorer la qualité, déjà remarquable du service, à bord des aéronefs, en revanche, il est possible d'attirer une clientèle du fait de la rapidité exceptionnelle du moyen de transport.

A cet égard, notre supersonique Franco-Britannique concorde, nous en fournit le meilleur exemple.

(1) Y. JOUAN, Les conséquences des vols à vitesse supersonique : Effets physiques sociaux et juridiques, RGAB 1969, p. 196.

Certains hommes d'affaires européens n'hésitent pas à venir prendre le concorde afin de gagner quelques heures sur des trajets d'une certaine distance, reliant ainsi l'Europe au continent américain en deux fois moins de temps.

Or, sur le plan commercial, il importe de souligner que cette catégorie de passagers est la plus avantageuse pour les compagnies aériennes.

Exigente sur la qualité et l'efficacité du service rendu, la clientèle d'affaires n'hésite pas à payer le prix élevé d'un billet aller retour Paris-New York en concorde, dans la mesure où elle obtient un gain de temps d'une demi-journée.

En contrepartie, il incombe à l'exploitant d'aéronef de tout mettre en oeuvre pour réaliser ce gain de temps.

C'est ainsi, qu'outre la vitesse supersonique de l'appareil, il sera souvent nécessaire de prévoir une desserte rapide de l'aéroport au centre de la ville et parfois même dans le quartier des affaires.

De la sorte, nous restons persuadés que malgré "l'échec" relatif sur le plan commercial de l'avion supersonique concorde, la génération des avions supersoniques n'en est pas pour autant éteinte.

Si l'ère supersonique s'explique par des impératifs d'ordre commercial, elle peut se justifier également par des impératifs inhérents au transport aérien.

2) Les impératifs inhérents au transport aérien

Le transport aérien doit aujourd'hui se démarquer très nettement des autres moyens de transport.

Alors que le coût du kilomètre-passagers est beaucoup plus élevé en ce qui concerne le transport aérien, il est nécessaire de justifier ce coût supplémentaire par un gain de temps appréciable pour le passager.

La rapidité est donc encore à l'heure actuelle l'un des atouts sur lesquels doivent s'appuyer les exploitants d'aéronefs.

L'Europe chaque jour plus importante sur le plan économique, doit, de la sorte, chercher à réduire les distances la séparant des autres continents.

Cet effort de rapprochement largement entamé par l'apparition de l'aéronautique doit être continué grâce à la technologie moderne.

A cet égard, il serait nécessaire que l'aviation supersonique de demain se tourne vers un type d'appareil plus rentable que l'actuel concorde.

La notion de productivité d'un appareil implique selon nous la combinaison de trois critères.

L'appareil supersonique futur devrait ainsi avoir une vitesse, une capacité et un coefficient moyen quotidien d'utilisation supérieur à celui des avions supersoniques existants (1).

(1) G. JALABERT, Les industries aéronautiques et spatiales en France, Toulouse Privat 1974, p. 101.

Comme nous pouvons le constater, le phénomène des bangs supersoniques ne disparaîtra pas, si l'on en croit nos prévisions concernant l'évolution de la production aéronautique.

Dès lors la création d'un fonds de garantie aéronautique se justifiera pleinement, surtout lorsque l'on songe aux difficultés de preuve rencontrées en particulier dans le domaine des déflagrations supersoniques.

II Les problèmes liés à la difficulté de preuve

La responsabilité de l'exploitant d'aéronef ne pourra être engagée qu'à la condition de prouver l'existence de l'acte dommageable, c'est à dire de parvenir à établir avec précision la réalité de l'onde de choc.

Dans un second temps, il sera nécessaire de rapporter la preuve du lien de cause à effet, ce qui va s'avérer particulièrement difficile pour la victime.

a) La difficulté de prouver l'existence de l'acte dommageable

L'avion volant à vitesse supersonique c'est à dire dépassant le mur du son va provoquer une déflagration occasionnant ainsi des dommages aux biens et aux personnes à la surface.

Il sera ainsi nécessaire de prouver le fait dommageable, à savoir la réalité de l'onde de choc, de même qu'il faudra prouver l'identité de l'exploitant ayant provoqué le dommage.

1) La difficile preuve du fait
dommageable

Le tiers à la surface "rivé au sol" et "impuissant" devant les phénomènes physiques provoqués par l'onde de choc d'un avion volant à vitesse supersonique, doit en premier lieu prouver la réalité de la déflagration.

Jusqu'à présent, la victime avait le plus souvent recours à des témoignages concordants, attestant que le bang avait bien été provoqué par le passage d'un avion supersonique à telle heure et sur telle partie du territoire (1).

En règle générale, la preuve était faite par présomptions c'est à dire par

"la déduction d'un fait connu pour admettre
l'existence d'un fait non directement prouvé" (2).

De la sorte, atténuant l'exigence de l'article 1351 du Code civil, le juge se montrera plus ou moins laxiste dans l'admission des faits en litige.

-
- (1) J. CAUSSE et R. COMBALDIEU, Les bangs supersoniques et leurs effets nocifs, Recherche et mise en oeuvre de la responsabilité civile, en raison des dommages corporels et matériels occasionnés par des déflagrations, DS 1967, Chron. 65, p. 71.
- (2) J. CALMEJANE - COURSE et L. MOURGEON,
Le bang,
Les dommages causés à terre par les avions supersoniques
Lib. techniques 1969, p. 50.

Mais la tendance libérale du juge rencontrera toutefois certaines limites.

A cet égard, le juge ne saurait se contenter de déclarations imprécises et ne concordant pas entre elles.

Afin que la preuve de la réalité de la déflagration soit rapportée, il est donc nécessaire que ces témoignages soient précis et concordants situant ainsi sans ambiguïté l'onde de choc dans l'espace et dans le temps.

De même, il est souhaitable que les témoignages soient à la mesure de l'importance de la déflagration.

Cette dernière exigence est souhaitable, en ce sens qu'elle peut aider l'expert commis par le juge, à établir la corrélation entre le phénomène et le dommage allégué.

Mais, dans la mesure où la preuve de la réalité du bang est établie, la création d'un fonds de garantie se justifie pleinement lorsque la victime se trouve dans l'impossibilité de prouver l'identité de l'exploitant.

2) La difficulté de prouver l'identité
de l'exploitant

Jusqu'à présent l'identification d'un appareil volant à vitesse supersonique ne posait pas de problèmes insurmontables puisque hors le cas où l'aéronef est sous la direction d'un constructeur (1), les avions supersoniques étaient toujours des avions pilotées par des membres de l'armée de l'air.

Or à l'heure actuelle, l'aviation supersonique civile, à côté de l'aviation supersonique militaire implique, qu'il sera plus difficile de prouver l'identité de l'exploitant d'aéronef.

Il semble impossible à la victime de prouver, eu égard à l'altitude de vol, la vitesse et la soudaineté du passage, l'identité exacte de l'appareil, c'est à dire son numéro d'immatriculation ainsi qu'éventuellement le nom de son exploitant.

Il sera à la rigueur possible pour un "initié" de reconnaître le type d'avion, mais ceci ne résoudra pas en réalité le problème de l'identification de l'exploitant (2).

Devant une pareille situation, la victime se trouvera le plus souvent dans l'impossibilité d'obtenir une indemnité faute d'avoir pu établir avec précision l'identité de l'exploitant.

(1) CA de Montpellier 19 mars 1964, Affaire de Roverie,
 . RGA 1965, p. 164, Note Goy,
 . RTD civ. 1966, p. 944,
 Commentaire E. du PONTAVICE.

(2) ALVAREZ CORREA, Thèse, op. cit., p. 174.

En outre, cette difficulté d'identification deviendra insurmontable pour la victime lorsque le dommage résultera de bangs provenant de plusieurs appareils.

Cette dernière situation accentue encore une fois, la situation privilégiée de l'exploitant par rapport à une victime "sans défense" et "rivée au sol".

Dans ce cas, la création d'un fonds national de garantie se justifiera pleinement.

Mais, à côté de cette difficulté de prouver l'identité de l'exploitant, il existe également un autre obstacle pour la victime, et qui consiste à établir un lien de cause à effet entre la déflagration et le dommage.

- b) La difficulté de rapporter la preuve du lien de cause à effet

Dans la mesure où la victime a pu établir qu'une déflagration a bien été ressentie à telle date lors du passage d'un avion supersonique exploité par telle personne, il lui reste à prouver le lien de causalité existant entre l'onde de choc et le préjudice.

Là encore, il sera extrêmement difficile sinon impossible à la victime de rapporter en pratique la preuve du lien de causalité (1).

Cependant, le juge cherchera à atténuer cette autre difficulté dans la mesure où il existe une corrélation entre la déflagration et le dommage.

Mais dans certains cas, il sera impossible de rapporter ce lien de cause à effet.

- 1) La nécessité d'établir un lien de corrélation entre la déflagration et le dommage

Le problème posé par la corrélation entre la déflagration et le dommage, nécessite, pour que l'on puisse considérer le bang supersonique comme étant la cause du dommage, que les deux événements coïncident dans le temps.

De la sorte, il est nécessaire qu'ils se produisent à peu près au même moment et également au même endroit (2).

(1) J. CAUSSE et R. COMBALDIEU, Les bangs supersoniques et leurs effets nocifs, Recherche et mise en oeuvre de la responsabilité civile, en raison des dommages corporels et matériels occasionnés par ces déflagrations, DS 1967, Chron. 65, p. 71.

(2) CA Rennes 9 juillet 1969,
RGAR 1970, p. 31.

Toutefois la notion de corrélation peut être différente selon la jurisprudence.

Alors que certains tribunaux paraissent exiger la preuve d'une "concordance parfaite dans le temps" entre l'onde de choc et le dommage ; d'autres tribunaux plus laxistes se contentent d'une "concordance imparfaite" (1).

A cet égard la jurisprudence a eu l'occasion d'adopter simultanément les deux conceptions dans une même affaire.

C'est ainsi que dans l'affaire Teyssier le Tribunal d'instance d'Arcachon, déclara le demandeur mal fondé en sa demande en réparation, au motif que la multiplicité des survols et l'impossibilité de déterminer à quel moment le dommage s'était produit ne permettaient pas de le lier à une déflagration déterminée (2).

La Cour d'appel de Bordeaux adopta à l'inverse une conception plus libérale de la notion de concordance dans le temps entre l'onde de choc et le dommage (3).

(1) ALVAREZ CORREA, Thèse op. cit., p. 180.

(2) Tribunal d'instance d'Arcachon 5 février 1965, RGAE 1965, p. 164.

(3) Cour d'appel de Bordeaux 2 décembre 1966, Dalloz 1967, p. 239, Note R. COMBALDIEU.

Selon elle, il n'était pas nécessaire d'exiger une constatation immédiate de la réalisation du dommage mais bien plutôt une constatation rapide du seul dommage.

Il semble ainsi que cette solution soit plus réaliste que celle du Tribunal d'instance d'Arcachon dans la mesure où un dommage ne se produit pas nécessairement au moment précis où la déflagration retentit, mais peut se produire quelque temps après l'onde choc.

Cette difficulté d'établir un lien de corrélation entre la déflagration et le dommage nous conduit à considérer tout l'intérêt de la création de ce fonds de garantie aéronautique surtout si plusieurs déflagrations ont été ressenties à la même période antérieure à la constatation du dommage.

Toutefois, l'avantage que la victime pourrait en retirer sera sans intérêt quand il lui sera impossible de rapporter ce lien de cause à effet.

2) L'impossibilité de rapporter ce lien de cause à effet

Dans certains cas, la victime bien qu'ayant subi un dommage indéniable, sera dans l'impossibilité de rapporter ce lien de cause à effet entre l'onde de choc et le dommage.

Il résulte d'une telle situation, que lorsqu'il y a défaut de concordance dans le temps, la victime ne saurait réclamer d'indemnisation.

C'est d'ailleurs ce qui résulte de l'affaire Rovièrè (1), dans laquelle la Cour d'appel de Montpellier a jugé qu'il y avait défaut de corrélation dans le temps, dans la mesure où les fissures des cuves de béton ont été constatées longtemps après l'onde de choc en question.

Bien évidemment, la jurisprudence ne saurait se montrer trop libérale, faute de quoi il risquerait d'y avoir très rapidement une "avalanche de plaintes" dont le fondement serait dans nombre de cas, incertain.

A cet égard, la "rigueur objective" dont ont fait preuve les juges de Montpellier doit nous satisfaire.

Il apparaît ainsi qu'en ce qui concerne le rôle du fonds de garantie aéronautique ; celui-ci ne devrait pas pouvoir réparer de dommages sans que le lien de causalité soit prouvé.

Le but de ce fonds étant d'indemniser la victime de bangs supersoniques qui ne peut pour une raison d'identification poursuivre l'auteur du préjudice, il ne saurait être question d'en faire une assurance tout risque garantissant les bris de glace ou les atteintes aux personnes et aux animaux.

En conséquence, un tel fonds ne saurait aboutir à l'enrichissement sans cause de la victime d'un prétendu bang supersonique.

Il importe de ce fait de souligner le rôle nécessairement subsidiaire de ce fonds.

(1) Cour d'appel de Montpellier 15 octobre 1964,
RGAE 1965, p. 154, Note R. GOY,
RTD civ. 1965, p. 944, Note E. du PONTAVICE.

§ 2 LE ROLE SUBSIDIAIRE DE CE FONDS

Le fonds national de garantie aéronautique ne doit pouvoir jouer qu'à la condition qu'il y ait une victime dont le dommage subi ne peut être réparé (1).

Dans de telles conditions, il convient aussi de préciser l'économie de ce fonds de garantie.

I Les conditions d'exercice du fonds de garantie

Afin d'éviter que le fonds national de garantie aéronautique ne devienne une cible trop facile pour les victimes douteuses, il serait nécessaire de définir avec précision les hypothèses dans lesquelles il pourrait être saisi.

Il importe à cet égard de déterminer les conditions nécessaires pour bénéficier de cette garantie, ainsi que les conditions d'intervention de ce fonds.

(1) Cf en ce qui concerne le fonds de garantie automobile : cass. civ. 2^e 29 avril 1970, Fonds de garantie automobile c/ Pinna et autres, JCP 1972 II 16586, "Il résulte de l'article 15 de la loi du 31 décembre 1951 que l'obligation du fonds de garantie automobile n'a qu'un caractère subsidiaire et que ce fonds n'intervient pour assurer l'indemnisation de la victime qu'à défaut de toute autre personne".

a) Les conditions nécessaires pour bénéficier
de cette garantie

Dans la perspective de ne pas laisser la porte de ce fonds, ouverte à n'importe quel solliciteur, il convient de définir les conditions relatives au dommage et celles inhérentes à la victime.

1) Les conditions relatives au dommage

Le passage d'un avion à vitesse supersonique peut dans certains cas entraîner des dommages matériels ou corporels aux biens ou aux personnes à la surface.

A cet effet, il importe de préciser le rôle exact que doit jouer le fonds de garantie, eu égard aux dommages subis.

Il ne fait, selon nous, aucun doute, qu'à l'instar du fonds de garantie automobile, le fonds de garantie aéronautique doit assurer l'indemnisation de tous les dommages matériels causés par une déflagration (1).

Bien évidemment se posera à cet égard, le problème de l'état antérieur de la construction, que la jurisprudence distingue d'ailleurs du problème de la vétusté.

Le fonds de garantie aéronautique devrait ainsi prendre en charge les seuls dommages causés aux constructions saines et exemptes de vices même si elles sont anciennes.

- - - - -

(1) Cf article 6 de la loi du 30 novembre 1966 sur le fonds de garantie automobile étendant la garantie prévue par la loi du 31 décembre 1951 dans son article 15.

En revanche l'hypothèse de la garantie des dommages corporels pose en matière de bangs supersoniques un problème plus difficile à résoudre.

Il importe donc de savoir si le fonds de garantie aéronautique doit comme dans le domaine automobile, pouvoir s'appliquer à tous les dommages corporels.

Or, il apparaît que dans l'hypothèse spécifique des déflagrations supersoniques, il convient de distinguer les dommages corporels directs et les dommages corporels indirects.

Selon nous, s'il ne fait aucun doute que l'indemnisation par ce fonds se justifie pour les dommages corporels indirects, comme par exemple une victime d'un cheval emballé à la suite d'un bang (1) ; en revanche elle risque de se heurter à certains obstacles en ce qui concerne les dommages corporels directs.

C'est ainsi, qu'une personne déjà affectée par une maladie cardiaque (2) et succombant à la suite d'un bang supersonique ne devrait pas être prise en charge par le fonds de garantie aéronautique.

Cette dernière analyse nous conduit de la sorte à préciser les conditions relatives à la victime.

(1) Tribunal de grande instance de Montbéliard,
14 décembre 1965, JCP 1966 II 14721.

(2) Cour d'appel d'Orléans 5 janvier 1966,
Dalloz 1966, Somm., p. 81.

2) Les conditions relatives à la victime

Des études nombreuses ont montré que les effets du bang supersonique sur l'homme ne devraient pas causer de préjudice suffisamment grave pour pouvoir entraîner la mort.

Or depuis l'apparition de l'aviation supersonique militaire, l'utilisation de ces appareils a causé en France le décès de 13 personnes (1).

A cet égard, la connaissance de l'état antérieur de la victime apparaît particulièrement importante pour ouvrir droit à la garantie du fonds.

De la sorte, il convient d'établir l'état physique ou physiologique initial, c'est à dire existant avant que l'onde de choc se soit produite.

Il est bien évident, que lorsque le fait dommageable atteint une victime rendue vulnérable par son état antérieur, l'indemnisation des ayants-causes de la victime ne saurait être assurée par le fonds (2).

(1) Maître Bonnet, Président de l'association nationale contre le bang supersonique, Les effets du bang sur l'organisme humain, Deuxième colloque de l'union européenne contre la nuisance des avions, 15-16 novembre 1969 Antony France, p. 29.

(2) J. CALMEJANE - COURSE, L. MOURGEON,
Le bang, Les dommages causés à terre par les avions supersoniques,
Librairies techniques, p. 17.

Il importe donc afin d'éviter "une avalanche" de recours douteux, d'établir l'état antérieur de la victime sur le plan médical, cet état de référence étant aussi proche que possible de l'époque du bang.

A cet effet, le dossier médical de la victime pourra établir cet état physique précédent (1).

De même, pour pouvoir bénéficier de cette garantie, il serait nécessaire de prévoir que les victimes soient de nationalité française ou aient leur domicile en France ou dans un pays de la communauté, ou bien encore qu'elles soient ressortissantes d'un Etat ayant conclu avec la France un accord de réciprocité (2).

Aussi, à côté de ces conditions nécessaires pour bénéficier de cette garantie, il importe de préciser les conditions dans lesquelles le fonds devrait intervenir.

b) Les conditions d'intervention de ce fonds

La réparation par le fonds de garantie des dommages causés par les déflagrations supersoniques se justifie pleinement dans l'hypothèse où la victime s'avère être désemparée par le défaut d'obligation légale d'assurance, et aussi lorsque l'auteur responsable demeure inconnu.

- (1) J. CAUSSE, R. COMBALDIEU, Les bangs et leurs effets nocifs, DS 1967, op. cit., p. 72.
- (2) M. PICARD, A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français, Le contrat d'assurance, Tome I 3^e édition, Paris LGDJ 1970, p. 601.

- 1) La protection d'une victime désemparée
par l'absence d'obligation légale
d'assurance

Depuis la loi du 27 février 1958, l'obligation d'assurance des véhicules terrestres à moteur, incombe à toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un véhicule automobile lui appartenant (1).

En revanche, en matière aéronautique il n'existe pas, en France, d'obligation d'assurance, contrairement à l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Danemark, l'Egypte, l'Irlande, l'Espagne, l'Italie, le Mexique, la Norvège, le Portugal, la Suisse, ainsi que certains Etats des Etats-Unis où l'assurance est obligatoire (2).

Néanmoins, malgré le fait qu'il n'existe en France aucune obligation d'assurance pour les dommages causés aux tiers à la surface, l'on peut dire qu'en réalité toutes les compagnies aériennes sont assurées pour ce type de dommage.

D'autre part, il convient de noter que le nombre de compagnies utilisant sur le plan commercial des appareils supersoniques est particulièrement limité, ce qui confère un intérêt moindre à l'hypothèse de la non assurance dans le domaine de l'aéronautique civile.

(1) M. PICARD, A. BESSON, Les assurances terrestres en droit français, Paris LGDJ 1970, op. cit., p. 609.

(2) H. MATOUK, Les assurances aériennes en droit français, Paris LGDJ 1971, op. cit., p. 130.

Enfin, en ce qui concerne les avions supersoniques militaires, l'obligation d'assurance concernant les dommages pouvant résulter de déflagrations supersoniques ne risque pas de poser de difficultés dans la mesure où l'Etat est le propre assureur de ses appareils en cas de dommages.

En conséquence, il apparaît que la victime sera désemparée en ce qui concerne l'assurance dans le seul cas où l'identification du responsable n'aura pas été rapportée.

2) La protection d'une victime désemparée
sur le plan de l'identification du
responsable

La victime d'un bang supersonique, si elle souhaite obtenir une indemnité pour le préjudice subi, doit établir avec précision quel est le responsable.

Lorsque la victime est dans l'impossibilité matérielle de retrouver l'auteur d'un dommage occasionné par une déflagration supersonique, il apparaît opportun de faire jouer le fonds de garantie aéronautique.

Toutefois, afin d'éviter de recourir trop facilement au fonds de garantie, il serait nécessaire qu'il ait été auparavant procédé à des recherches (1).

Il ne serait donc pas possible à la victime de faire intervenir le fonds national de garantie aéronautique du seul fait qu'elle n'a pu identifié, par exemple, l'appareil militaire survolant telle région à telle heure précise.

- - - - -

(1) G. MARTIN, op. cit., p. 366.

Une enquête devra être effectuée auprès des autorités militaires afin de rechercher si un des avions de l'armée de l'air a pu survoler la région à ce moment précis.

De même, l'on pourrait recourir à des expertises afin de déterminer, le cas échéant, s'il s'agit d'un appareil militaire ou civil.

Or, à ce titre, il semble qu'au niveau de l'impact de la déflagration supersonique, il soit possible à un expert d'identifier aussitôt le type d'appareil.

Il est en effet facile de constater que la taille, la dimension ainsi que le profil aérodynamique de l'aéronef provoquent des conséquences accidentelles différentes, sur lesquelles l'expert aéronautique peut se prononcer.

C'est donc seulement après toutes ces vérifications que le fonds national de garantie resterait la voie offerte à la victime désemparée, faute d'avoir pu identifier le responsable.

Il remplirait ainsi réellement son rôle d'organisme subsidiaire de garantie collective.

Il convient maintenant de préciser quelle est l'économie exacte de ce fonds de garantie.

II L'économie de ce fonds de garantie

La création d'un fonds de garantie aéronautique implique que l'on détermine son économie, c'est à dire, que l'on fixe le principe de la participation financière audit fonds, et que l'on précise également sa limitation de responsabilité.

a) Le financement de ce fonds de garantie

Deux solutions peuvent être, à l'heure actuelle, proposées en ce qui concerne le financement du fonds national de garantie aéronautique.

A cet égard, il est possible de prévoir soit une participation unique de l'Etat au fonds de garantie, soit une participation commune de l'Etat et des exploitants au fonds.

1) La participation unique de l'Etat
au fonds de garantie

L'exploitation d'avions supersoniques est aujourd'hui encore, en grande partie, le fait de l'Etat.

Il serait ainsi possible d'imaginer un fonds national de garantie financé totalement par l'Etat au titre d'une participation nationale au risque volontairement créé dans un but d'intérêt général (1).

Il est en effet parfaitement admissible de concevoir une indemnisation par la collectivité, des dommages provoqués par une activité d'intérêt national, très largement bénéfique d'un point de vue économique.

(1) E. AUGUST, Observations sur la note du SGAC relative à la réparation des dommages dus aux "bangs" des avions supersoniques,
Direction des affaires générales,
Affaires juridiques d'Air France,
21 avril 1969, p. 6.

D'autre part, seule une participation totale de l'Etat éviterait toutes complications dans l'hypothèse où un avion militaire étranger non identifié aurait causé des dommages au sol.

Il suffirait qu'il existe un accord entre Etats ou bien que l'appareil provienne d'un des pays membres de la Communauté européenne, pour que le fonds national de garantie aéronautique puisse jouer.

Cette solution qui a le mérite de la simplicité, n'est pas non plus exempte de toute idée d'équité, dans la mesure où la collectivité supporterait une charge, en réalité très inférieure au profit retiré de l'exploitation des avions supersoniques.

Cependant, cette idée qui est, selon nous, logique, peut être réfutée, et il pourrait être proposé une participation commune de l'Etat et des exploitants.

2) La participation commune de l'Etat et des exploitants au fonds de garantie

Il ne saurait être question, à notre sens, d'une participation totale des exploitants d'aéronefs au fonds de garantie.

La raison, en est que l'Etat reste encore aujourd'hui l'exploitant le plus important d'appareils supersoniques.

En conséquence, si l'on refuse l'idée d'un financement total du fonds par l'Etat, l'assiette de la participation partielle des exploitants d'aéronefs, semblerait devoir reposer sur le nombre de liaisons supersoniques ayant un aéroport national comme point de départ ou d'arrivée (1).

Toutefois, cette dernière proposition se heurte à certains obstacles.

Il serait en effet particulièrement inéquitable et imparfait de déterminer la participation des exploitants d'aéronefs en fonction du nombre d'avions supersoniques en leur possession, ceux-ci étant utilisés, en majeure partie, hors du territoire national.

Il en résulterait une difficulté sérieuse, afin d'apprécier les différents temps de survol supersonique de chaque exploitant.

Mais selon nous, l'obstacle le plus important réside dans le fait que les appareils supersoniques civils tels le concorde, doivent se conformer à une réglementation des plus strictes, ne permettant le passage du mur du son qu'au-dessus de la mer.

De la sorte, le financement partiel des exploitants d'aéronefs du fonds national de garantie aéronautique nous apparaît comme une solution peu réaliste.

Il nous paraît en revanche préférable de prévoir un financement total par l'Etat, tout en prévoyant une limitation de la responsabilité.

(1) E. AUGUST, Observations sur la note du SGAC relative à la réparation des dommages dus aux "bangs" des avions supersoniques, op. cit., p. 6.

b) La limitation de la responsabilité

Le fonds national de garantie aéronautique doit jouer un rôle subsidiaire.

Ceci suppose qu'il ne sera possible de l'utiliser que lorsque la victime n'aura pu identifier l'auteur du dommage.

Pendant, le fonds national de garantie ne saurait indemniser n'importe quel type de dommage, sans aucune limitation.

C'est ainsi, qu'il serait souhaitable d'exclure la réparation des troubles de jouissance, et de déterminer un plafond de garantie.

1) L'exclusion de la réparation des troubles de jouissance

Pour bénéficier de la garantie du fonds, qui comme nous l'avons vu, n'a qu'un caractère subsidiaire, il faut qu'il s'agisse nécessairement de dommages corporels ou matériels (1).

Il serait ainsi souhaitable d'exclure de la garantie de ce fonds, la réparation des dommages dus au simple trouble de jouissance ou à la dépréciation économique des propriétés fréquemment survolées.

(1) M. PICARD, A. BESSON,

Les assurances terrestres en droit français,
Le contrat d'assurance, T I 3è édition,
Paris LGDJ 1970, p. 603.

En effet, l'objectif de ce fonds national de garantie aéronautique, étant particulièrement précis, il ne saurait être question de réparer la gêne et les nuisances causées.

A cet égard, seuls doivent être pris en considération les dommages causés par l'onde de choc, à condition que le bien ou la personne à la surface ne présente pas une prédisposition antérieure susceptible de favoriser le fait dommageable.

En conséquence, le fonds national de garantie ne pourrait indemniser les personnes habitant une région fréquemment survolée, du seul fait d'un risque d'accident.

Le rôle précis de ce fonds, implique nécessairement l'exclusion de la réparation des troubles de jouissance.

Par ailleurs, il serait souhaitable de prévoir un plafond de garantie.

2) L'élaboration d'un plafond de garantie

L'indemnisation qui pourrait être octroyée par le fonds national de garantie devrait être impérativement limitée.

Cette limitation devrait être définie très précisément et très strictement afin d'éviter tout recours ultérieur de la part de la victime (1).

(1) E. AUGUST, Observations sur la note du SGAC relative à la réparation des dommages dus aux "bangs" des avions supersoniques, op. cit., p. 7.

L'indemnisation des dommages réparables devrait donc être plafonnée à une somme déterminée, pour ne pas imposer à ceux qui doivent alimenter ce fonds, une charge financière trop lourde.

Ce plafonnement serait en effet d'une grande utilité notamment dans les hypothèses, relativement fréquentes, où un édifice ancien et d'une grande valeur historique, viendrait à s'effondrer ou à se détériorer sous les effets d'ondes de choc.

Toutefois, le plafond de la garantie du fonds aéronautique pourrait être, à cet égard, fixé différemment selon qu'il s'agirait d'un préjudice touchant aux biens ou d'un dommage aux personnes.

Dans l'hypothèse de dommages aux "tiers à la surface" il serait possible de déterminer un plafond d'indemnisation à ne pas dépasser.

Quant au préjudice occasionné aux biens, il conviendrait de moduler l'indemnité en fonction de la nature du bien, selon qu'il s'agirait d'un monument historique ou d'une maison d'habitation.

Seule une pareille solution permettra aux pouvoirs publics, d'indemniser les victimes "frappées aveuglément par le sort" sans toutefois, puiser de manière illimitée dans les caisses de l'Etat.

CONCLUSION

Parlant du risque nucléaire Philippe TRIBARNE (1) écrivait :

"à partir du moment où, pour les citoyens, la sécurité objective n'est pas l'objet d'une priorité absolue, on ne voit pas au nom de quoi le technicien estimerait qu'il doit en être autrement".

De la même façon, le problème du risque lié à l'aviation doit être largement pris en considération, tant par les pouvoirs publics que par les partenaires aéronautiques.

Si, la technique a largement contribué à assurer une sécurité presque absolue en matière de transport aérien, en revanche, la sécurité des riverains doit également faire l'objet d'un effort particulier.

Nous ne pensons pas que le problème des riverains d'aéroports pourra être résolu par l'octroi unique "d'un matelas de billets" (2).

(1) Philippe TRIBARNE, cité par Louis PUISEUX dans l'énergie et le désarroi post industriel, p. 63, Futuribles.

(2) F. DERRIDA, TGI Nice 9 décembre 1964, D 1965, p. 231.

Le système de la réparation s'il se justifie pleinement dans le cadre de dommage matériel c'est à dire accidentel, ne se conçoit plus de la même façon en ce qui concerne le problème de pollutions et nuisances.

Si responsabilité, il y a, celle-ci doit être recherchée sur un autre fondement que celui de la responsabilité objective et absolue concevable pour les dommages accidentels.

Toutefois, nous restons persuadés que la solution réside à long terme dans une optique de prévention plutôt que de réparation.

Seule l'efficacité nous importe.

A cet égard, la technique ne se limitera pas à la seule réparation qui a un caractère essentiellement psychologique.

La science moderne nous offre aujourd'hui des possibilités exceptionnelles et pratiquement sans limite.

Le débat doit donc être transposé du plan de la réparation à celui de la prévention.

Certes, la science ne pourra pas, malgré l'effort et l'ingéniosité de ses techniciens régler le problème dans un avenir proche.

Tel semble être à l'heure actuelle l'une des difficultés auxquelles on se heurte.

Les progrès de la science ne porteraient leurs fruits qu'au mieux dans une vingtaine d'années.

Cependant malgré cet inconvénient, certes majeur, il est nécessaire que chacun parie sur ce type de solution.

Le dilemme peut toutefois résulter du coût d'une telle politique.

Mais là encore, nous ne croyons pas que celle-ci soit si désastreuse.

Comme nous avons pu le constater, une politique de réparation systématique, sans jamais résoudre le problème à sa source, pourrait à long terme coûter fort cher aux partenaires aéronautiques.

Mais, si la technique nous apparaît comme la seule voie susceptible de régler un jour définitivement ou presque les problèmes des nuisances, nous ne négligerons pas pour autant l'aspect juridique du problème.

La science juridique se doit de suivre l'évolution que subit le monde contemporain.

Or, l'étude de la réparation des dommages causés par les aéronefs à l'environnement, nous a montré qu'à l'heure actuelle, le droit était au contraire largement dépassé par les faits.

Nous ne répéterons jamais assez, qu'il est temps que le législateur se saisisse du problème de la réforme de l'article L 141-2 du CAC.

Son analyse devra, nous l'espérons prendre en considération la nature du dommage, c'est à dire distinguer selon qu'il s'agit de dommages accidentels ou permanents.

Notre souhait rejoindra pleinement celui de M. A. MEYER lorsqu'il écrit :

"Il n'y a pas d'idéal technique et d'intérêts économiques qui puissent méconnaître les conditions humaines de santé et de joie de vivre".

INDEX ALPHABETIQUE

A

ABUS DE DROIT : 261
ACTION EN GARANTIE : 165, 355
ACTION EN JUSTICE : 111, 171
ACTION RECURSOIRE : 162, 350
AERONEF : 45, 53, 56, 264, 281, 521, 581, 591
AEROPORT : 472, 483, 486, 616, 626, 631
AGENT PUBLIC : 145
ALEA : 193, 682
ANORMALITE : 215, 234, 280, 474, 478
ASSURANCE : 658, 666
AVIATION SUPERSONIQUE : 61, 691, 695

B

BANG : 61, 73, 180
BIENS A LA SURFACE : 298
BRUIT : 192, 272, 369, 519, 523, 535, 537, 566, 583, 638

C

CAPACITE : 127, 130

CARBURANT : 420

CAUSALITE ADEQUATE : 105, 351

CERTIFICATION ACOUSTIQUE : 535

CHAMBRE DE COMMERCE : 166

COMPAGNIE AERIENNE : 156, 405, 424, 564

COMPETENCE : 138, 147, 150, 154, 162

CONSTRUCTEUR : 539, 570, 574

CONTRAT DE BRANCHE : 571

CONVENTION INTERNATIONALE : 527

CONVENTION DE LONDRES : 74, 76

CONVENTION DE ROME : 408

D

DEFENDEUR : 151

DOMMAGE : 271, 276, 280, 347, 383, 400, 708

DOMMAGE ACCIDENTEL : 676

DOMMAGE INTERET MORATOIRE : 500

DOMMAGE MATERIEL : 61, 199, 218, 223, 323, 659

DOMMAGE PERMANENT : 679

DOMMAGE AUX PERSONNES : 300

DOMMAGE PAR POLLUTION ET NUISANCES : 84, 675

DOMMAGE PAR REPERCUSSION : 61, 303, 309

DROIT DE PROPRIETE : 208

E

ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE : 439

ENVIRONNEMENT : 346

EXPERTISE : 273

EXPLOITANT D'AERONEF : 17, 19, 45, 61, 73, 86, 92, 350,
355, 527, 563, 660, 701

EXPLOITANT D'AEROPORT : 88, 93, 103, 230, 245, 350, 353,
530

F

FAIT D'UN TIERS : 320

FAUTE : 217, 246, 254, 268, 315, 322

PONDEMENT : 171, 203, 217, 230, 246, 254

PONDS DE GARANTIE AERONAUTIQUE : 690, 707, 714

FORCE MAJEURE : 319, 494

G

GARANTIE : 248

GARDE : 20, 62, 91, 217, 222

I

IMMISSIO : 250

INCITATION : 562, 571, 681

INJONCTION : 374, 498

INSONORISATION : 412, 647

INTERRET : 113, 114, 117, 120, 123

J

JUGE : 273, 292, 392, 396, 498, 686

K

KEROSENE : 420

L

LIEN DE CAUSALITE : 290, 298, 302, 482, 664, 702

LOCATAIRE : 53

LOGEMENT : 647, 652

M

MOTEUR : 369, 586, 588

N

NOTICE EXPLICATIVE : 438

NUISANCES : 84, 193, 198, 211, 220, 225, 264, 309, 331,
521, 539

O

ORDONNANCE D'EXPROPRIATION : 464

ORGANISATEUR : 19

OUVRAGE PUBLIC : 472, 482, 496

P

PERMANENCE : 194

PERSONNALITE JURIDIQUE : 127, 130

PERSONNE MORALE : 132

POLITIQUE FISCALE : 543, 562

POLITIQUE DES TRANSPORTS : 629

POLLUTION : 84, 143, 198, 211, 220, 225, 264, 271, 309,
331, 374, 400, 487, 539, 553, 557, 682

PREUVE : 291, 293, 295, 298, 397, 699, 702

PROCEDURE D'ATTENTE : 422

PROCEDURE D'ATTERRISSAGE ET DE DECOLLAGE : 420, 601

PROFIT : 20, 28, 65, 85

PROPRIETAIRE : 45, 62

Q

QUALITE : 112

R

REDEVANCE : 88, 90

REDEVANCE POLLUTION : 363, 393

REGISTRE D'IMMATRICULATION : 46

REPARATION : 364, 378, 498

RESPONSABILITE CAUSALE : 103

RESPONSABILITE SOLIDAIRE : 342

RETROFITAGE : 563, 583, 587

RISQUE : 173, 175, 192, 215, 238, 246, 673, 683

RIVERAIN : 540, 547, 635

S

SERVITUDE : 204, 636

SOCIALISATION DES RISQUES : 190, 667

SURVOL : 204

T

TAXATION : 543

TAXE : 88, 90, 554, 557

TAXE PARAFISCALE : 544, 549

TIERS A LA SURFACE : 180, 243, 669

TRAFIC NOCTURNE : 423, 606

TRAJECTOIRE : 598

TRAVAUX PUBLICS : 154, 231

TRIBUNAUX ADMINISTRATIFS : 166

TRIBUNAL DES CONFLITS : 168

TROUBLES DE VOISINAGE : 201, 211, 245

U

URBANISATION : 617

USAGER : 97, 100, 242

UTILISATEUR : 45, 53, 56, 100

UTILITE PUBLIQUE : 433

V

VEHICULE : 139, 143

VETUSTE : 384

VICTIME : 180, 241, 322, 488, 491, 657, 669, 710, 712

VOLEUR : 56

Z

ZONE DE BRUIT : 523, 641

BIBLIOGRAPHIE

I - MANUELS, THESES et OUVRAGES

- ALVAREZ-CORREA (E.), La responsabilité civile pour les dommages causés aux tiers à la surface par le bruit et les ondes de choc des aéronefs, Thèse, Lausanne 1972.
- BECET (J.M.), La responsabilité de l'Etat pour les dommages causés par l'armée aux particuliers, Paris, L.G.D.J., 1969.
- BESSON (A.), La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses, Thèse, Dijon, 1927.
- BIRBES (X.), L'incitation publique à l'investissement de lutte contre la pollution industrielle des eaux, Thèse, Montpellier, 1975.
- BRUNA-ROSSO (J.F.), La responsabilité civile des aéro-clubs, Thèse, Toulouse, 1976.
- BRUNSWICK (L.), La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne, Dommages à la surface, Thèse, Paris, 1934, Edit. internationales.

- CALMEJANE-COURSE (J.) et MOURGEON (L.), Le Bang - Les dommages causés à terre par les avions supersoniques, Librairies techniques 1969.
- CARBONNIER (J.), Droit civil, T. I à IV, Thémis, P.U.F., 1971.
- CHAPUS (R.), Responsabilité publique et responsabilité privée, Thèse, L.G.D.J., 1954.
- CHAUVEAU (P.), Droit aérien, Librairies techniques, Juris classeurs 1951.
- COLIN (A.) et CAPITANT (H.), Cours de droit civil français, Tome II.
- COMPERNOLLE (J. Van), Le droit d'action en justice des groupements, Université de Louvain, 1971.
- COSMAS P. YOCAS (M.), Les troubles de voisinage, L.G.D.J., 1966.
- DEGRAVE (A. Ch.), Le statut des aérodromes en droit français et en droit anglais, Thèse, Paris, 1971.
- DUSSERT (J.), CALVET (J.), LAREDO (C.) et BETTELLE (J.), La nuisances des bruits d'avions, ATTI del XVII Conventus della societas O.R.L. Latina Catania, 1968.
- EISMEN (P.), Droit civil français, Paris, Librairies techniques, 1961, 7è édité, T. II.
- EZANNO (J.P.), Les conséquences soniques de la navigation aérienne en droit français, Thèse, Paris, 1967.
- FLOUR, Cours de droit civil, 2è année, Paris 1964-1965.
- FRICOTELLE (J.), Aviateurs et particuliers, Etude de droit interne, Thèse, Paris, 1923.
- GALLAIS, La responsabilité envers les tiers dans l'aviation privée et son assurance, Thèse, Aix, 1942.

- GASSIN, La qualité, Thèse, Aix en Provence, 1955.
- GIROD (P.), La réparation du dommage écologique,
Paris, L.G.D.J., 1977.
- GUYON (Y.), Droit des affaires,
Les cours du droit, 1977, p. 97.
- HARPILLIARD (J.P.), Les inconvénients de voisinage,
Thèse, Paris, 1975.
- HENRIOT (G.C. Aimé), Le dommage anormal,
Contribution à l'étude d'une responsabilité de
structure, Edition Cujas, 1960.
- HOMONT (A.), L'expropriation pour cause d'utilité
publique, Librairies techniques, 1975.
- IHRING (M.), Des restrictions imposées aux propriétaires
fonciers dans l'intérêt des voisins, T. II.
- JACOUFY (J.C.), La déclaration d'utilité publique,
Thèse, Paris, 1971.
- JALABERT (G.), Les industries aéronautiques et spatiales
en France, Toulouse, Privat, 1974.
- JOSSERAND (L.), De l'esprit des droits et de leur
relativité, Théorie dite de l'abus des droits,
2è édit., 1932.
- JOSSERAND (L.), Cours de droit civil positif français,
3è édit., 1938, T. I.
- JUGLART (M. de), Traité élémentaire de droit aérien,
L.G.D.J., Paris, 1952.
- JURIS CLASSEUR commercial, Transports aériens,
Responsabilité du transporteur aérien, 1961,
Fascicule D, Article 103 - 108 C. com.
- KAPTAL (M.), La responsabilité pour les dommages causés
par les aéronefs aux tiers à la surface, Sirey, 1933.

- LAMARQUE (J.), Le droit contre le bruit, L.G.D.J., 1975.
- LAUBADERE (A. de), Traité élémentaire de droit administratif, 4^e édit., 1967 et 5^e édit., 3^e édit., 1978 (Les grands services publics administratifs).
- LEBIANC (R.), La navigation aérienne au point de vue du droit civil, Thèse, Paris, 1914.
- LE GALL, Le devoir de collaboration des parties à la manifestation de la vérité dans les litiges privés, Thèse, Paris, 1967.
- LE GOFF (M.), Manuel de droit aérien, Droit public, Dalloz, Paris, 1954.
- LEMOINE (M.), Traité de droit aérien, Sirey, Paris, 1947.
- LEPAYSANT (J.F.), Les applications de l'article 1384 al. 1^{er} du Code civil en droit maritime et en droit aérien, Thèse, 1958, Rennes.
- LEYAT (P.), La responsabilité dans les rapports de voisinage, Thèse, Toulouse, 1936.
- LITVINE (M.), Droit aérien, Notion de droit belge et de droit international, Bruxelles, 1970.
- LOPPINOT (Th. de), Les moyens juridiques de lutte contre la pollution atmosphérique, Thèse, Toulouse, 1970.
- MARTIN (G.), De la responsabilité civile pour faits de pollution au droit à l'environnement, Thèse, Nice, 1976.
- MATOUK (H.), Les assurances aériennes, Bibliothèque de droit maritime, fluvial, aérien et spatial, Paris, L.G.D.J., 1971.
- MAZBAUD (H. et L.), Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle, T. II, 6^e édit.

- MAZEAUD (H.L.) et TUNC (A.), Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, 6è édition, T. I, 5è édition, T. III.
- MOREAU (J.), L'influence de la situation et du comportement de la victime sur la responsabilité administrative, Thèse, Paris, L.G.D.J., 1956.
- ODENT, Contentieux administratif, T. I.
- PICARD (M.), Traité théorique et pratique de droit civil français, Paris in PLANIOL et RIPERT, T. III, 2è édition.
- PICARD (M.) et BESSON (A.), Les assurances terrestres en droit français, Le contrat d'assurance, Tome I, 3è édition, Paris L.G.D.J., 1970.
- PINEAU (J.), Les infractions à la circulation aérienne en droit français, Paris L.G.D.J., 1963.
- PLANIOL (M.), Traité élémentaire de droit civil, 1899.
- PLANIOL et RIPERT, Traité théorique et pratique de droit civil français, Paris 1952, T. III, Les biens, 2è édit. par M. PICARD, T. IV, 2è édit. par P. ESMEIN.
- POUJADE (R.), Le ministère de l'impossible, Le temps de l'action, 1975.
- PRAÏ (A.), Propriété et jurisprudence, contribution à l'étude des rapports de voisinage, Thèse, Montpellier, 1933.
- RIPERT (G.), De l'exercice du droit de propriété dans ses rapports avec les propriétés voisines, Thèse, Paris, 1902.
- RODIERE (R.), La responsabilité civile, Paris, Rousseau, 1952.

- ROUJOU de BOUBÉE (E.) Essai sur la notion de réparation,
Paris, L.G.D.J., 1974.
- SAINT-ALARY, Le droit aérien, Paris, 1955.
- SAVATIER (R.), Traité de la responsabilité civile en droit
français, 2è édit., T. I et II, L.G.D.J., 1951.
- SOLUS (H.) et PERROT (M.), Traité de droit judiciaire
privé, Tome I, Sirey, Paris, 1961, T. II, 1973.
- STANESCO (Dan N.), La responsabilité dans la navigation
aérienne, Dommages causés aux tiers à la surface,
Paris 1951.
- STARCK (B.) Essai d'une théorie générale de la
responsabilité civile considérée en sa double fonction
de garantie et de peine privée, Thèse, Paris, 1947.
- TOSI (J.P.), L'affrètement aérien, Paris, L.G.D.J., 1977,
p. 208.
- VEDEL (G.), Droit administratif, P.U.F., Themis,
5è édit., 1973.
- VISIOZ, Etudes de procédure, Dalloz, Procédure civile.
- VINEY (G.), Le déclin de la responsabilité individuelle,
Paris, L.G.D.J., 1965.
- WALINE (M.), Traité de droit administratif, 8è édit.
- WALINE (M.), La responsabilité des préjudices causés par
le bruit des avions aux abords des aérodromes,
Miscellanea, 1972, L.G.D.J.,
W.J. GANSHOF - VAN DER MEERCH, T. III.
- WEILL (A.), Traité de droit civil, Les obligations,
Précis Dalloz, 1971.

II - ARTICLES, CHRONIQUES ET COMMUNICATIONS

- ACTANDER (Cl.), HODGE (C.G.), TATE (R.B.), Development of noise reduction concepts for 727 and 737 airplanes, The journal of the acoustical society of America.
- ALEXANDRE (A.), L'implantation des aéroports ; peut-on en évaluer les coûts et les avantages, Analyse et prévision, avril 1973, n° 4, p. 385.
- ALEXANDRE (A.), La lutte contre le bruit des avions, Nuisances et environnement, août sept., 1974, n° 33, p. 53.
- ALVAREZ-CORREA (E.), Aperçu de la responsabilité civile pour les dommages causés par le bruit des aéronefs en droit américain et en droit français, R.F.D.A., 1973, p. 129.
- AUMONT (A.), La pollution par le bruit, Gouvernement du Québec, 1972, p. 22.
- AUGUST (E.), Observations sur la note du S.G.A.C. relative à la réparation des dommages dus aux "bangs" des avions supersoniques, Direction des Affaires générales, Affaires juridiques d'Air France, 21 avril 1969, p. 6.
- BACK AND STERLING, Classification of airport environs by airport community land use compatibility, National technical information service U.S.A., janvier 1972, p. 43.
- BALAT (R.), Aspects techniques du problème du bruit des avions, 1ère partie : Le bruit des avions et l'évaluation de la gêne qu'il cause, Etudes I.T.A., 1967, n° 67, p. 49.

- BALAZARD (J.), Pour un transport aérien discret,
Perspectives de solutions au problème du bruit autour
des aéroports, France transports aviation, 1976, n° 5,
p. 71.
- BENHAZERA, Etudes juridiques, Bruit causé par les aéronefs,
Réparation du préjudice, Note aéroport de Paris,
21 février 1961.
- BENOIT (F.P.), La loi du 31 décembre 1957 sur la
responsabilité des personnes morales de droit public
du fait des véhicules, J.C.P. 1968, I. 1444.
- BENOIT (F.P.), Le régime et le fondement de la
responsabilité de la puissance publique, J.C.P. 1954,
I. 1178.
- BENOIT (F.P.) et REMARD-PAYEN (O.), Responsabilité de la
puissance publique, Dommages résultant des travaux
et ouvrages publics,
Juris-classeur administratif, Fascicule 726, 1977,
p. 4.
- BENOIT (F.P.), Structures et techniques générales de la
responsabilité, Contentieux administratif,
Juris-classeur administratif, Fasc. 700, p. 10.
- BILLIOTTET (J.), Colloque de Soisy s/ Montmorency du
16 avril 1974.
- BLAEVOET (Ch.), De l'anormal devant les hautes
juridictions civiles et administratives, J.C.P. 1946,
I. 560.
- BLAEVOET (Ch.), Responsabilité des personnes publiques et
compétence en cas d'accidents de circulation causés
par les agents conduisant des véhicules administratifs,
D. 1960, chron., XXIV, p. 133.

- BLAISE (J.B.), Responsabilité et obligations coutumières dans les rapports de voisinage, R.T.D. civil, 1965, p. 261.
- BLOCK (M.), Les problèmes posés par l'insertion des aéroports dans l'environnement, Colloque organisé par la Société française de droit aérien et spatial les 28 et 29 mai 1975 à Paris sous la présidence de M. F. Legrez, Avant propos E. du PONTAVICE, R.F.D.A. 1975, p. 420.
- BONNET, Les effets du bang supersonique sur l'organisme humain, Deuxième colloque de l'Union européenne contre la nuisance des avions, 15-16 novembre 1969, Antony France, p. 29.
- BORE (J.), La causalité partielle en noir et blanc ou les deux visages de l'obligation in solidum, J.C.P. 1971, I. 2369.
- BORST (H.J.), Moyens et méthodes pour la lutte contre les conséquences négatives du trafic aérien pour les riverains des aéroports, 14è Congrès, I.C.A.A. Nairobi, sept. 74.
- BOUDON, Le bruit, Analyses, décembre 1971, n° 6, p. 3.
- CATHALA (R.), ROCHE (J.M.) et TREGOUET (J.A.), Réflexion sur un imbroglio, La réparation des troubles de jouissance par les avions, Nuisances et environnement, novembre 1973, p. 57.
- CAUSSE (J.) et COMBALDIEU (R.), Les bangs supersoniques et leurs effets nocifs, Recherche et mise en oeuvre de la responsabilité civile en raison des dommages corporels et matériels occasionnés par des déflagrations, D.S. 1967, 12è cahier, chron. X, p. 69.
- CHAIR (C.), Vers une réglementation européenne sur le bruit, Aéroport magazine, n° 67, nov. 76, p. 17.

- CHERRIER (C.), Responsabilité du transporteur aérien,
Transports aériens, Juris-classeur commercial, 1961,
Fascicule D, p.23.
- CHERRIER (C.), Assurances aériennes, Transports aériens,
Juris-classeur commercial, 1973, Fascicule E, p. 9.
- CHEVALLIER (J.), L'interdiction pour le juge administratif
de faire acte d'administrateur, A.J.D.A., 1972, p. 72.
- COLEMAN (J.), Concorde noise recessment ordered,
Aviation week and space technology, octobre 1975,
n° 17, p. 27.
- DESPAX (M.), La défense juridique de l'environnement,
Réflexions à propos de quelques décisions de
jurisprudence concernant la pollution de l'eau et de
l'atmosphère, J.C.P. 1970, I. 2359.
- DINAND (M.), Urbanisme et bruit aux abords des aérodrômes,
France transport aviation, n° 10, déc. janvier 1977-1978.
- DOUSSET (C.), Le bruit des avions de transport,
Bulletin O.A.C.I., avril 1974, p. 23.
- DUFEAU (J.), Domaine public, Utilisation du domaine public
aéronautique, Juris-classeur administratif,
Fascicule 408 - 4, 1975, p. 7.
- DUHAMELET (Lt Colonel G.), Les problèmes posés à
l'administration par les bangs supersoniques,
Direction de l'enseignement militaire scientifique
et technique, p. 21.
- EDMINSTON (R.D.), Installation and operation of a dynamic
preferential runway system,
J.K. Kennedy international airport,
National technical information service,
mars 1972, p. 31.

- EDMINSTON (R.D.), WILLIAMSON (D.G.), Analysis of the 1972 performance of the dynamic preferential runway system at J.K. Kennedy international airport, U.S. department of commerce, National technical information service, sept. 1974, p. 55.
- ELLINGSWORTH (R.X.), Noise policy playing key roles in replacement plans, Aviation week and space technology, novembre 1975, n° 19, p. 87.
- FALQUE, Impact des aéroports sur l'environnement, Service technique des bases aériennes, octobre 1975.
- FORD (R.D.), KERRY (G.), Insulating one house against aircraft noise, Applied acoustics, juillet 1974, n° 3, p. 193.
- FOTI (M.) et LUCET (P.), Le bruit : normalisation et réglementation, Cour de la norm, 1973, n° 232, p. 335.
- GENTILE (F.), Risque et assurance, Esprit, 1965, p. 16.
- GIVERDON (Cl.), La qualité, condition de recevabilité de l'action en justice, Dalloz 1952, chron., p. 85.
- GOUTET, Colloque de Soisy s/ Montmorency du 16 avril 1974, Fédération nationale contre la nuisance des avions, Présidence du Docteur J. BILLIOTTET, Allocution de Maître GOUTET, Avocat au C.E. et à la C. cass.
- GOY (R.), La lutte contre les nuisances des avions aux abords des aérodromes en France, R.G.A.E. 1974, p. 205.
- GOY (R.), La loi allemande pour la protection contre le bruit des aéronefs, R.G.A.E. 1973, p. 271.
- GOY (R.), La lutte de l'O.A.C.I. contre le bruit des aéronefs, Environmental policy and law, Elsevier sequoia, Lausanne, Switzerland, 1976, p. 74.

- HAMAOUÏ (E.), A la recherche d'un critère d'application de la loi du 31 décembre 1957 en cas de dommage ayant un lien avec une opération de travaux publics, R.T.D. civil, 1970, p. 274.
- HAMEL, "Loi du 1er juin 1924", Annales de droit commun, 1925, p. 9.
- HEBERT (J.), La loi n° 68-943 du 30 octobre 1968 relative à la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, J.C.P. 1969, I. 2232.
- HOMONT (A.), La réforme des enquêtes d'utilité publique préalables à la déclaration d'utilité publique, J.C.P. 1976, I. 2806.
- HOMONT (A.), Expropriation pour cause d'utilité publique, Juris-classeur administratif, 1976, Fascicule 400, p. 16.
- JACOBS (M.A.), La réduction des odeurs et fumées des moteurs d'avions, Bull. de l'I.T.A., mai 1973, n° 18, p. 415.
- JAULIN, Les dommages attribués aux bangs supersoniques, D.A.A.J.C., Réunion des 11-12-13 octobre 1972.
- JOSSE (P.L.), Répertoire Dalloz, Droit public, Travaux publics, n° 128.
- JOSSE (P.L.), L'intérêt de l'enquête publique en matière d'expropriation, D.S. 1972, chron. XXVI, p. 162.
- JOUAN (Y.), Les conséquences des vols à vitesse supersonique : effets physiques, sociaux et juridiques, R.G.A.E. 1969, p. 194.
- JUGLART (M. de), Les principes directeurs de la responsabilité aérienne en droit français, D. 1955, chron. XXI, p. 111.

JUGLART (M. de), La convention de Rome du 7 octobre 1952,
R.G.A. 1953, p. 335.

KANAFANI (A.), MOGHA RABI (A.), Alleviating impact of
aircraft noise transportation engineering journal of
A.S.C.E.E., novembre 1975, p. 657.

KHADR (K.), Réparation des dommages causés par les aéronefs
du simple fait du survol des propriétés privées en
droit français et en droit égyptien, R.G.A.E. 1964,
p. 13.

KISS (A. Ch.), et LAMBRECHTS (C.), Les dommages causés au
sol par les vols supersoniques, Annuaire français de
droit international, 1970, p. 776.

KLIMUFHIN (A.), Le bruit dans la détermination du zonage
autour des aéroports en U.R.S.S.,
Bâtiment international, mars avril 1973, n° 2, p. 103.

KOLM (S.C.), Une occasion manquée, Le Monde 27 décembre 1972.

KOZICHAROW (E.), Airport curfews jeopardize commerce,
Aviation week and space technology, février 1976,
n° 8, p. 27.

LATRON (P.), Problèmes juridiques posés par la pollution
des mers par les hydrocarbures, Conférence d'information
de la Fédération française des sociétés d'assurances,
In la tribune des assurances, 1er au 15 mars 1973,
n° 646, p. 20.

LEMBERG (K.), Recherches de sites pour aéroports importants,
L'expérience de Copenhague, O.C.D.E. 1975, p. 21.

LEVY (F.), Un projet en cours d'exécution : Paris,
l'intégration de l'aéroport Charles de Gaulle dans son
environnement, O.C.D.E. 1975, p. 137.

LINO DI QUAL, Une manifestation de la désagrégation du
droit de propriété : la règle "ouvrage public mal
planté ne se détruit pas", J.C.P. 1964, I. 1852.

- LORAIN-BROCA (J.), Le transport aérien et les problèmes de l'environnement (in : conférence des journées de Royaumont 1976), Bulletin I.T.A., octobre 1976, p. 8.
- LUCE (E.P.), Les dommages de travaux publics provenant d'odeurs et de bruits désagréables, Dalloz 1964, chron. XI, p. 66.
- MASCHINO, Dommages dus aux conditions actuelles de la navigation aérienne, Procès verbal de la réunion des chefs de service régionaux chargés du contentieux, 26-27 février 1964.
- MEURISSE (R.), La loi du 31 décembre 1957 sur les accidents causés par les véhicules appartenant à des personnes morales de droit public, G.P. 1958, II., p. 2.
- MILATCHITCH (S.), Les servitudes aéronautiques, R.G.A. 1963, p. 43.
- MOREAU (J.), Dommages du fait des véhicules administratifs, Juris-classeur administratif, Fascicule 710, 1968, p. 3.
- MOREAU (J.) et BIENAYTE (M. E.), Responsabilité de la puissance publique, Détermination de la collectivité responsable, Juris-classeur administratif, Fascicule 731, 1971, p. 11.
- PATTARINI (C. E.), Environment and energy conservation, W.E.A.A., 28è conférence, 1974, Dublin, 1974, n° 6, p. 3.
- PLAIGNAUD (J.), La généralisation des mesures prises pour instaurer un couvre-feu sur les aéroports peut avoir des conséquences incalculables pour l'industrie du transport aérien et l'économie mondiale, Bulletin I.T.A., avril 1976, n° 16, p. 375.
- PLUCHON (P.), L'exploitant de l'aéronef en droit positif français, R.G.A. 1969, p. 346.

- PLUCHON (P.), La responsabilité de l'exploitant dans la Convention internationale de Rome du 7 octobre 1952, R.G.A. 1961, p. 127.
- PONTAVICE (E. du), Problème de compétence posé par les dommages causés par les avions de l'Etat, R.T.D. com. 1965, p. 940.
- PONTAVICE (E. du), La protection de l'environnement menacé par les nuisances industrielles, Annales de la Faculté de Sceaux, 1975-1976, p. 11.
- PONTAVICE (E. du), Des dommages causés aux voisins d'un aéroport par le bruit des moteurs d'aéronefs, R.T.D. com. 1966, p. 1064.
- PORTMANN et BURUOGA, A propos de l'action des moteurs à réaction sur l'oreille, Revue de médecine aéronautique, 1956, n° 4, p. 388.
- POURCELET (M.), La navigation aérienne et le bruit, R.G.A.E. 1968, p. 159.
- PRADELLE (P. de la), Les sinistrés du Bourget Goussainville, Réflexions sur l'accident du 3 juin 1973, R.G.A.E. 1973, p. 151.
- RETTINGER GREEN, A proposed littoral airport, National technical information service U.S.A., octobre 1972, n° 1773, p. 1 à 6.
- RIPERT (G.), Rapport présenté à la Société d'études législatives, Bulletin de la Société et études législatives, 1921.
- ROCHAT (Ph.), Aérodromes et villes moyennes, Nuisances en environnement, février 1977, n° 57, p. 58.
- SALUDEN (H.), La réduction du bruit causé par les appareils anciens, Analyses, mai 1975, n° 15, p. 1 et s.

- SAVATIER (R.), Règles générales de la responsabilité civile, Rev. crit. 1934, n° 29.
- SCHWARTZ (K.G.), Sound proofing for buildings near airports, avril 1977, n° 2, p. 53.
- SPILL (J.M.), Le bruit des avions : ses conséquences sur l'aménagement urbain et l'économie du transport aérien, R.G.A.E. 1974, p. 27.
- STARCK (B.), La pluralité des causes de dommages et la responsabilité civile, J.C.P. 1970, I. 2339.
- STRATFORD (A.), Airport and the environment : a study of air transportation development and its impact upon the social and economic well being of the community, Mac-Millan, Ress. L.T.D. 1974, p. 158.
- SUMIEN, Les assurances terrestres, Encyclopédie Dalloz, Droit civil, I. 1978, p. 2.
- TOUZIN (V.), Extension des aéroports existants : Zurich, Service cantonal de la planification, O.C.D.E. 1975, p. 185.
- VEDEL (G.) et RIVERO (J.), Consultation demandée par la Compagnie nationale Air France.
- VERGUESSE (D.), L'influence des vols supersoniques sur la stratosphère, Le Monde, 25 avril 1973, p. 12.
- WALINE (M.), La responsabilité des préjudices causés par le bruit des avions aux abords des aérodromes, in mélanges, W.J. GANSHOF - VAN DER MEERCH, L.G.D.J. 1972, T. III, p. 734.
- WEIL (A.), Les voies du silence après l'instauration d'une taxe sur le bruit, Le Figaro, 18 juillet 1973.
- WOTTON (J.), The right approach, Flight international, août 1972, n° 3310, p. 247.

III - OBSERVATIONS, NOTES, RAPPORTS
ET CONCLUSIONS

- AZARD (P.), Note s/ T.G.I. de Pau, 12 novembre 1965,
D. 1966, p. 301.
- BAUDOIN, Concl. s/ C.E., 23 janvier 1970,
A.J.P.I. 1970, 238.
- BESSON, Note s/ T.G.I. Nice, 9 décembre 1964,
Rec. gén. lois 1965, 353.
- BLAEVOET (Ch.), Obs. sous C.E., 10 janvier 1962,
J.C.P. 1962, II. 12729.
- BLAEVOET (Ch.), Note s/ C.A. d'Orléans, 18 décembre 1967,
G.P. 1968, I. 262.
- BOITTLAUX, Concl. de M. le Procureur de la République
s/ T.G.I. 1ère ch. 1ère sect., 15 juin 1977 et
13 juillet 1977, R.F.D.A. 1977, p. 294.
- BOYON-NEUWELAERS, Obs. s/ Tribunal administratif de
Toulouse, 21 juin 1974, A.J.D.A. 1976, p. 198.
- BRAIBANT, Concl. s/ C.E., 28 mai 1971,
Arrêt ville nouvelle est, Rec. Lebon 1971, p. 419,
A.J.D.A. 1971, p. 404 et 463.
- CHAISENMARTIN et LABEE, Obs. sous Trib. des conflits,
27 janvier 1964, R.G.A.E. 1964, p. 50.
- COMBALDIEU (R.), Note sous Cour d'appel de Bordeaux,
1ère ch. 7 décembre 1966, Dalloz 1967, p. 239.
- DERRIDA (F.), Note sous T.G.I. Nice, 9 décembre 1964,
Dalloz 1965, p. 221.
- DERRIDA (F.), Note sous C.A. d'Aix, 17 février 1966,
D. 1966, J. 282.
- DEVOLVE, Concl. s/ Conseil d'Etat, 29 février 1952,
Sirey 1952, III., p. 59.

- EISMEIN (P.), Note s/ Cass. civ., 22 août 1964,
J.C.P. 1965, II: 14288.
- FOURRE et PUYBASSET, Note sous Trib. des conflits,
27 janvier 1964, A.J.D.A. 1964, 152.
- GALCHE-BARON (M. Le), Note sous T.G.I. Cahors, 3 mars 1977,
G.J.E.G. juillet 1977, p. 95.
- GALCHE-BARON (M. Le), Note sous T.G.I. d'Avignon, 16 mai 1975,
G.J.E.G. mars 1976, n° 299.
- G. B. B., Note sous Trib. civil du Puy, 8 avril 1952,
R.F.D.A. 1952, p. 289.
- GEGOUT, Concl. Trib. conflits, 27 janvier 1964,
R.G.A.E. 1964, p. 50.
- GEORGIADIS (E.), Note sous Cour cassation, 19 octobre 1953,
R.F.D.A. 1953, p. 482.
- GEORGIADIS (E.), Note sous T.G.I. Maux, 7 novembre 1973,
R.F.D.A. 1973, p. 55.
- GEORGIADIS (E.), Note sous C. cass. 2è ch. civ.,
17 décembre 1974, R.F.D.A. 1975, p. 185.
- GEORGIADIS (E.), Note sous C. cass. 2è ch. civ. 8 mai 1968,
R.F.D.A. 1968, 327.
- GEORGIADIS (E.), Note s/ cass. civ. 2 espèces, 6 janvier 1955,
R.F.D.A. 1955, p. 79.
- GEORGIADIS (E.), Note s/ C.A. d'Orléans, Arrêt du
18 décembre 1967, R.F.D.A. 1968, p. 208.
- GOUBEUX (G.), Note s/ Cass. civ. 3è, 12 décembre 1973,
J.C.P. 1974, II. 17697.
- GOY (R.), Note sous Tribunal des conflits, 27 janvier 1964,
R.G.A.E. 1964, p. 50.
- GOY (R.), Note sous Cour d'appel d'Aix, 17 février 1966,
R.G.A.E. 1966, 57.

- GOY (R.), Note sous C.E. 10 janvier 1962, Sieur Chauvey,
R.G.A. 1962, p. 93.
- GOY (R.), Note sous Trib. adm. de Besançon, 16 décembre 1960,
Sieur Chauvey, R.G.A. 1960, p. 365.
- GOY (R.), Note sous C.A. de Montpellier, 15 octobre 1964,
R.G.A.E. 1965, p. 155.
- GOY (R.), Note s/ Trib. adm. de Besançon, 16 décembre 1960,
R.G.A. 1960, p. 365.
- GOY (R.), Note s/ C.A. Montpellier, 19 mars 1964,
R.G.A. 1965, p. 164.
- HOMONT (A.), Note s/ C.E. Ass., 28 mai 1971,
Ville nouvelle est, J.C.P. 1971, II. 16873.
- HOMONT (A.), Note s/ C.E., 23 janvier 1970,
A.J.D.A. 1970, 298.
- HOMONT (A.), Note s/ C.E. 6 janvier 1967,
J.C.P. 1967, II. 15121.
- JUGLIART (M. de), Note sous Tribunal de grande instance de
Nice, 9 décembre 1964, J.C.P. 1965, II. 14074,
R.T.D. civil 1965, 209.
- JUGLIART (M. de), Note s/ Cass. civ. 6 janvier 1955,
J.C.P. 1955, II. 8587, R.G.A. 1955, p. 228.
- JUGLIART (M. de), Note s/ C.A. Lyon 1ère ch. 13 mars 1952,
J.C.P. 1953, II. 7750.
- JUGLIART (M. de), Obs. s/ C. cass. 5 déc. 1956,
J.C.P. 1957, II. 9816.
- JUGLIART (M. de), Note s/ Cass. civ. 2è, 1er juillet 1966,
J.C.P. 1967, II. 15305.
- JUGLIART (M. de), Note s/ T.G.I. de Montbéliard,
14 décembre 1965, J.C.P. 1966, II. 14721.

- JUGLART (M. de) et PONTAVICE (E. du), Note sous Cass. civ.
2è, 8 mai 1968, J.C.P. 1968, IV. 103 et II. 15595.
- JUGLART (M. de) et PONTAVICE (E. du), Note sous T.G.I. Paris
1ère ch., 10 juillet 1968, J.C.P. 1968, II. 15595.
- JUGLART (M. de) et PONTAVICE (E. du), Note s/ Cass. civ.
2è, 13 oct. 1971, J.C.P. 1972, II. 17044.
- KAHN, Concl. s/ C.E. 23 décembre 1970,
A.J.D.A. 1971, p. 96.
- L. A., Note sous T.G.I. Paris, 4 novembre 1970,
R.G.A.E. 1970, 417.
- LABETOULLE et CABANES, Obs. s/ C.E. Ass. 28 mai 1971,
A.J.D.A. 1971, p. 404 et 463.
- LACOMBE (J.), Note s/ T.G.I. Seine, 1ère ch. 2è section,
15 avril 1966, R.G.A.E. 1967, p. 51.
- LACOMBE (J.), Note s/ T.G.I. de Montbéliard,
14 décembre 1965, R.F.D.A. 1966, p. 397.
- LACOMBE (J.), Note s/ Cass. civ. 2è, 8 mai 1968,
R.G.A.E. 1968, 346.
- LACOMBE (J.), Note s/ C.A. d'Orléans, 5 janvier 1966,
R.G.A.E. 1966, p. 397.
- LACOMBE (J.), Note s/ T.G.I. Montbéliard, 14 décembre 1965,
R.F.D.A. 1966, 464.
- LALOU, Note s/ Trib. civil Seine, 10 juin 1914,
D. 1914, II. 193.
- LARROUMET (Ch.), Note s/ Cour de cassation 2è ch. civ.,
17 décembre 1974, D. S. 1975, p. 464.
- LAVIROTTE, Conclusion sous T.G.I. de Nice, 9 déc. 1964,
R.G.A.E. 1964, 416 - R.F.D.A. 1965, p. 234.
- LEMAZURIER (J.), Note s. C.E. Ass. 28 mai 1971,
Arrêt ville nouvelle est, D. 1972, p. 200.

MAZEAUD (J.), Note C.A. Paris, 13 décembre 1960,
J.C.P. 1961, 11937.

MAZET, Concl. sous Cour d'appel de Paris, 1ère ch.
9 juillet 1969, R.G.A.E. 1969, 451,
J.C.P. 1969, II. 16143.

MEURISSE (P.), Note sous Cass. crim., 12 mai 1950,
J.C.P. 1950, II. 5784.

MODERNE (F.), Note s/ C.E., 7 mai 1975,
D. 1976, p. 590.

MORISOT, Concl. s/ C.E., Ass. 20 octobre 1972,
R.P.P. 1973, p. 843, Rec. Lebon 1972, p. 657.

MOURY (A.), Note sous T.G.I. de Bressuire, 17 octobre 1967,
R.F.D.A. 1968, p. 89.

M. S., Note sous Cour d'appel de Nancy, 28 février 1951,
R.G.A. 1952, p. 76.

NAVELOT, Concl. sous Cour d'appel de Paris, 1ère ch.,
6 juillet 1971, R.F.D.A. 1971, 295.

NICHOLON (A.), Tribunal administratif de Marseille,
6 mai 1977, Bulletin de l'Adnap.

ODENT (B.), Note s/ C.E. Ass. 20 octobre 1972,
J.C.P. 73, II. 17469.

P. L., Note s/ Trib. adm. de Marseille, 20 novembre 1957,
R.G.A. 1958, p. 70.

PONTAVICE (E. du), Note sous C.A. d'Aix, 17 février 1966,
R.T.D. comm. 1966, 416 et 1063.

PONTAVICE (E. du), Note sous Cass. civ. 2è, 8 mai 1968,
R.T.D. comm. 1969, 301.

PONTAVICE (E. du), Note sous C.A. Montpellier,
15 octobre 1964, R.T.D. comm. 1965, p. 944.

PONTAVICE (E. du), Note s/ C.A. Montpellier, 19 mars 1964,
R.T.D. civ. 1966, p. 944.

- POURCELET (M.), Note s/ Hodges industries V./ the united states of America, 21 janvier 1966,
R.G.A.E. 1966, p. 204.
- POURCELET (M.), Note s/ Batten V./ U.S.A., 10 juillet 1962,
R.G.A.E. 1968, p. 149.
- R. B., Note s/ C. cass. 2è ch. 17 décembre 1974,
A.J.P.I. janvier 1976, p. 21.
- RIVET, Concl. s/ C.E. 20 mars 1926,
R.D.P. 1926, p. 258.
- SAVATIER (R.), Note Sous Cass. civ. 27 juillet 1937,
D.P. 1938, I. p. 5.
- SAVATIER (R.), Note Dalloz 1931, I. 49.
- VILLENEUVE (de), Note sous T.G.I. de Nice, 9 décembre 1964,
R.G.A.E. 1964, 416.
- VILLENEUVE (de), Note sous C.A. d'Aix, 17 février 1966,
J.C.P. 1966, II. 14755.
- VIROLLE (J.), Note s/ C.E. Ass., 28 mai 1971,
C.J.E.G. mars 1972, n° 255, p. 38.
- VIROLLE, Note s/ C.E. Ass., 20 octobre 1972,
C.J.E.G. mars 1973, n° 266, p. 60.
- WALINE (M.), Note s/ C.E. Ass., 28 mai 1971,
R.D.P. 1972, p. 454.
- WALINE (M.), Note s/ Cass. civil, 6 juillet 1938,
Droit public 1939, I. 18.

IV - DIVERS (JURISPRUDENCE)

TRIBUNAUX :

Tribunal civil de La Rochelle,

jugement du 16 juillet 1947,

Guillonnet c/ Aéro-club de la Charente Maritime,

R.F.D.A. 1947, p. 439.

Tribunal de première instance de Lille,

jugement du 9 novembre 1949,

Dame Félice ODON c/ Fédération nationale aéronautique,

R.F.D.A. 1949, p. 439.

Tribunal de grande instance de Cahors,

3 mars 1977,

G.J.E.G. juillet 77, p. 95.

Tribunal civil de la Seine,

17 février 1930,

Cornillon c/ Union des pilotes civils de France,

R.T.D. com. 1951, p. 604, G.P. 1930, I. 735.

Tribunal civil de la Seine,

2 décembre 1930,

R.G.D.A. 1931, p. 297.

Tribunal civil du Puy,

8 avril 1952,

G.P. 1952, II. 10, R.G.A. 1952, p. 440.

Tribunal civil de Versailles,

29 novembre 1950,

R.F.D.A. 1950, p. 103.

T.G.I. d'Avignon,

16 mai 1975,

E.D.F. c/ Société Wassmer et Mutuelle générale
française d'accidents,

C.J.E.G. mars 1976, n° 299.

Tribunal civil de Tarbes,
15 novembre 1950,
R.F.D.A. 1950, p. 427.

T.G.I. Brive,
14 juin 1972,
R.F.D.A. 1972, p. 297.

T.G.I. Maux,
7 novembre 1973,
R.F.D.A. 1973, p. 55.

T.G.I. de Tarascon,
22 avril 1970,
R.F.D.A. 1972, p. 322.

T.G.I. de Narbonne,
30 octobre 1975,
R.F.D.A. 1976, p. 272.

T.G.I. de Bressuire,
27 juin 1967,
R.F.D.A. 1968, p. 86,
G.P. 1967, p. 226.

T.G.I. de Bressuire,
17 octobre 1967,
Veuve Bourdon c/ Etat français,
D. 1967, p. 667.

T.G.I. de Montbéliard,
14 décembre 1965,
R.G.A.B. 1966, p. 464.

T.G.I. de Nice,
9 décembre 1964,
D. 1965, p. 221, J.C.P. 1965, II. 14074,
R.G.A.B. 1964, 416, R.F.D.A. 1965, 234,
R.T.D. civil 1965, 209, Rec. gén. lois 1965, 353.

Trib. commerce de Nice,
23 mars 1962, D. 1962, somm. 57, D. 1965, 224.

- Trib. des conflits,
27 janvier 1964,
Rec. Lebon 1964, 789, R.G.A.E. 1964, 50,
A.J.D.A. 1964, 152.
- T.G.I. Paris,
4 novembre 1970,
R.G.A.E. 1970, p. 418,
R.F.D.A. 1971, p. 86.
- T.G.I. Paris, 1ère ch.,
10 juillet 1968,
J.C.P. 1968, II. 15595, R.G.A.E. 1969, 448.
- Tribunal des conflits,
2 mars 1970,
Recueil Lebon 1970, 970,
R.G.A.E. 70, 414, J.C.P. 70, II. 16324.
- T.G.I. Paris,
4 novembre 1970,
R.G.A.E. 1970, 417, R.F.D.A. 1971, 84.
- Trib. civil Seine,
3 mars 1914,
Dalloz 1915, II. p. 61.
- Trib. adm. de Clermont-Ferrand,
15 décembre 1961,
D. 1962, Somm. p. 45.
- Trib. adm. de Besançon,
16 décembre 1960,
R.G.A. 1960, p. 365.
- T.G.I. Seine, 1ère ch. 2è section,
15 avril 1966,
R.G.A.E. 1967, p. 51.
- T.G.I. de Saint-Brieuc,
28 octobre 1959,
R.F.D.A. 1960, p. 88.

Tribunal d'instance de Remiremont,

8 février 1965,

G.P. 1965, II. 121.

Tribunal correctionnel d'Epernay,

14 décembre 1911,

Revue juridique internationale de la locomotion
aérienne 1912, p. 243.

Tribunal de grande instance de Montbéliard,

14 décembre 1965,

J.C.P. 1966, II. 14721.

Tribunal civil de la Seine,

6 juillet 1912,

D. 1913, II. p. 17.

Tribunal de grande instance de Pau,

12 novembre 1965,

D. 1966, p. 301.

T.G.I. de Bordeaux,

7 juillet 1971,

R.F.D.A. 1971, p. 445.

T.G.I. de Montbéliard,

14 décembre 1965,

R.G.A.E. 1966, p. 394, G.P. 1966, I. 340,

R.F.D.A. 1966, 464.

T.G.I. de Tours, 2è ch.,

10 octobre 1967,

R.F.D.A. 1968, p. 470.

Trib. administratif de Marseille,

20 novembre 1957,

R.G.A. 1958, p. 70.

Trib. administratif de Besançon,

16 décembre 1960,

R.G.A. 1960, p. 365.

- T.G.I. de Bordeaux,
7 juillet 1971,
R.F.D.A. 1971, p. 445.
- Trib. civil de Versailles,
29 novembre 1950,
R.F.D.A. 1951, p. 102.
- T.G.I. de Clermont-Ferrand, 1ère ch.,
21 mars 1974,
jugement non publié, copie n° 439/73.
- Tribunal des conflits,
23 mai 1927,
S. 1927, III. 94.
- T.G.I. Paris, 1ère ch. 1ère sect.,
13 juillet 1977,
R.F.D.A. 1977, p. 294.
- Tribunal administratif de Toulouse,
21 juin 1974,
A.J.D.A. 1976, p. 198.
- Tribunal administratif de Pau,
30 juin 1965,
A.J.D.A. 1966, II. 172.
- Tribunal administratif de Marseille,
6 mai 1977,
Bulletin de l'Adnap.
- Tribunal d'instance d'Arcachon,
5 février 1965,
R.G.A.E. 1965, p. 164.

COURS D'APPEL :

Cour d'appel de Nîmes,

20 mai 1976,

Aéroclub vauclusien c/ Société Wassmer et autres,

G.J.B.G. novembre 1976, n° 306, p. 160.

Cour d'appel de Nancy,

28 février 1951,

Lecanoet, Aéroclub du Haut-Rhin c/ Veuve Basler,

R.F.D.A. 1951, p. 335, D. 1951, p. 335.

Cour d'appel de Douai,

5 février 1932,

G.P. 1932, I. p. 834.

Cour d'appel de Montpellier,

30 mars 1950,

R.F.D.A. 1951, p. 333, R.G.A. 1950, p. 774.

Cour d'appel de Poitiers, Ch. civ. 2è sect.,

23 décembre 1968,

R.F.D.A. 1969, p. 313.

Cour d'appel de Toulouse, 2è ch.,

5 juin 1974,

R.F.D.A. 1974, p. 292.

Cour d'appel de Bordeaux,

7 décembre 1966,

R.T.D. com. 1967, p. 273, R.F.D.A. 1967, p. 83.

Cour d'appel de Paris, 8è ch.,

10 février 1975,

R.F.D.A. 1976, p. 515.

Cour d'appel d'Aix en Provence,

19 octobre 1977,

Rôle n° 76 1191, copie n° 399, 1977.

Cour d'appel de Montpellier,

24 mai 1977,

Copie n° 75/1724.

Cour d'appel de Paris, 1ère ch.,

6 juillet 1971,

Dalloz 1971, Sommaire, p. 166.

Cour d'appel d'Aix en Provence,

17 février 1966,

Dalloz 1966, J. 282, J.C.P. 1966, II. 14755,

G.P. 1966, J. 393, R.G.A.E. 1966, 57,

R.F.D.A. 1966, 230, R.T.D. civil 1966, 813,

R.T.D. comm. 1966, 416 et 1063.

Cour d'appel de Paris, 1ère ch.,

9 juillet 1969,

J.C.P. 1969, II. 16143, R.G.A.E. 1969, 451.

Cour d'appel de Paris, 1ère ch.,

6 juillet 1971,

Dalloz Somm. 166, R.G.A.E. 1971, 301,

R.F.D.A. 1971, 295.

Cour d'appel de Lyon, 1ère ch.,

13 mars 1952,

J.C.P. 1953, II. 7750, R.T.D. comm. 1952, p. 647.

Cour d'appel de Douai, 1ère ch.,

6 mars 1951,

R.F.D.A. 1951, p. 211.

Cour d'appel de Bordeaux,

7 décembre 1966,

D. 1967, 239.

Cour d'appel de Bastia,

6 juin 1967,

G.P. 1968, I. Somm., p. 6.

Cour d'appel de Paris, 1ère ch.,

27 février 1961, Iablokoff,

R.F.D.A. 1961, p. 279, D. 61, Somm., p. 78.

Cour d'appel de Paris, 13 décembre 1960, J.C.P. 1961, 11937.

Cour d'appel de Montpellier,

19 octobre 1964,

R.G.A.E. 1965, p. 157, R.T.D. comm. 1965, p. 944.

Cour d'appel d'Orléans,

Arrêt du 5 janvier 1966,

D. 1966, Somm., p. 81, R.G.A.E. 1966, p. 397,

G.P. 1966, I., p. 339.

Cour d'appel d'Orléans,

Arrêt du 18 décembre 1967,

R.F.D.A. 1968, p. 208,

G.P. 1968, I. 262.

Cour d'appel de Rennes, 1ère ch.,

9 juillet 1969,

R.G.A.E. 1970, p. 33.

Cour d'appel de Toulouse, 2è ch.,

5 juin 1974,

R.F.D.A. 1974, p. 295.

Cour d'appel de Paris,

15 mai 1935,

G.P. 23 juillet 1935, p. 229.

Cour d'appel d'Aix en Provence,

21 février 1964,

R.F.D.A. 1964, p. 375.

Cour d'appel de Toulouse, 2è ch.,

5 juin 1974,

R.F.D.A. 1974, p. 296.

Cour d'appel de Limoges,

1er juillet 1966,

R.F.D.A. 1968, p. 210,

R.T.D. comm. 1969, p. 299.

Cour d'appel de Bordeaux, 1ère ch.,

6 juin 1967,

R.F.D.A. 1967, p. 440.

Cour d'appel de Rennes, 1ère ch.,

13 novembre 1967,

R.G.A.E. 1968, p. 411, R.F.D.A. 1968, p. 466.

Cour d'appel de Pau,

15 février 1967,

R.T.D. com. 1967, p. 1145.

Cour d'appel de Montpellier,

19 mars 1964,

R.G.A. 1965, p. 164, R.T.D. civ. 1966, p. 944.

COUR DE CASSATION :

C. cass. 2è ch. civ.,

17 déc. 1974,

A.J.P.I. janvier 76, p. 21, D.S. 1975, p. 464,

R.F.D.A. 1975, p. 185.

C. cass. 19 octobre 1953,

R.F.D.A. 1953, p. 482.

C. cass. 3 octobre 1972,

R.F.D.A. 1972, p. 438.

C. cass. ch. civ.,

21 février 1927,

D. 1927, I. 99.

C. cass., ch. réunies,

2 décembre 1941,

Arrêt Franck, G.P. 1941, II. 467.

C. cass. 1ère ch. civ.,

27 janvier 1969,

R.F.D.A. 1969, p. 175.

C. cass. 2è ch. civ.,

21 janvier 1971,

R.F.D.A. 1971, p. 293.

C. cass. 2è ch. civ.,

8 mai 1968,

Dalloz 1968, J. 609, J.C.P. 1968, IV. 103 et II. 15595,

G.P. 1968, II. J. 238, R.G.A.B. 1968, 346,

R.F.D.A. 1968, 327, R.T.D. comm. 1969, 301.

C. cass. ch. civ.,

26 février 1963,

Bull. C. cass. 1963, I. 110.

C. cass. ch. civ.,

27 juillet 1937,

D. P. 1938, I. p. 5.

C. cass. ch. civ.,

6 janvier 1955,

R.G.A. 1955, p. 228, J.C.P. 1955, II. 8587,

D. 1955, J. 593, R.F.D.A. 1955, p. 79.

C. cass., 6 mars 1931,

G.P. 1931, I. 531.

C. cass. ch. req.,

31 mars 1930,

Revue générale des assurances terrestres 1931, p. 91.

C. cass. ch. civ. 2è,

5 décembre 1956,

J.C.P. 1957, II. 9816, R.F.D.A. 1957, p. 34,

R.G.A. 1957, p. 73.

C. cass., 12 mai 1950,

J.C.P. 1950, II. 5784.

C. cass. 2è ch. civ.,

1er juillet 1966,

J.C.P. 1967, II. 15305.

C. cass. 3è,

12 décembre 1973,

J.C.P. 74, II. 17697.

- C. cass. 2^e ch. civ.,
12 octobre 1972,
R.F.D.A. 1972, p. 429.
- C. cass. 13 octobre 1971,
D.S. 1972, p. 117, R.F.D.A. 1972, p. 43,
J.C.P. 72, II. 17044.
- C. cass., 22 août 1964,
J.C.P. 1965, II. 14288.
- C. cass. 2^e ch. civ.,
29 avril 1969,
R.F.D.A. 1969, p. 400.
- C. cass. 2^e ch. civile,
31 mai 1972,
R.F.D.A. 1972, p. 293.
- C. cass., 28 mai 1973,
R.F.D.A. 1973, p. 314.
- C. cass. 1^{ère} ch.,
20 février 1968,
D.S. 1968, p. 350.
- C. cass. 2^e ch. civ.,
26 juin 1974,
R.F.D.A. 1974, p. 407.
- C. cass. ch. expropriations,
9 décembre 1965,
Bulletin de la Cour de cassation 1965, p. 116.
- C. cass. ch. com.,
6 février 1956,
Bull. civil III. p. 48.
- C. cass. 2^e,
29 avril 1970,
J.C.P. 1972, II. 16586.

CONSEIL D'ETAT :

- C.E. 23 novembre 1906,
Arrêt Bichambis, Rec. Lebon 1906, p. 854.
- C.E. 3è et 10è SS réunies, 26 octobre 1966,
Demoiselles de Rocquigny,
R.G.A.E. 1970, p. 210, Rec. Lebon 1966, p. 901.
- C.E. sect. cont., 8 mars 1957,
G.P. 1957, II. p. 22.
- C.E. 10 janvier 1962,
R.G.A. 1962, p. 93,
J.C.P. 1962, 12729.
- C.E. 17 avril 1959,
R.P.D.A. 1959, n° 1963, G.P. 1959, I. p. 296.
- C.E. 8 février 1963,
Rec. Lebon 1963, p. 81.
- C.E. 15 juillet 1953,
Rec. Lebon 1953, p. 374.
- C.E. 26 octobre 1966,
Rec. Lebon 1966, p. 1122.
- C.E. 14 juin 1961,
Rec. Lebon 1961, p. 394.
- C.E. Ass. 28 mai 1971,
J.C.P. 1971, II. 16873.
- C.E. 11 mai 1951,
Rec. Lebon 1951, p. 262.
- C.E. 23 janvier 1952,
Rec. Lebon 1952, p. 48.
- C.E. 7 janvier 1976,
Req. n° 99329 à 99331.

- C.E. Ass. 5 mars 1976,
Req. n° 95488.
- C.E. 28 mai 1971,
Rec. Lebon 1971, p. 419.
- C.E. 15 juillet 1964,
Rec. Lebon 1964, p. 427.
- C.E. 12 avril 1967,
Rec. Lebon 1967, p. 154.
- C.E. 16 avril 1975,
Rec. Lebon 1975, p. 238.
- C.E. 23 décembre 1970,
A.J.D.A. 1971, p. 96.
- C.E. 3 octobre 1969,
Droit administratif 1969, n° 326.
- C.E. 23 janvier 1970,
A.J.D.A. 1970, 298, A.J.P.I. 1970, 238.
- C.E. Ass. 20 octobre 1922,
Rec. Lebon 1972, p. 657.
- C.E. 26 octobre 1973,
Rec. Lebon 1973, p. 598.
- C.E. 6 janvier 1967,
J.C.P. 1967, II. 15121.
- C.E. 24 juillet 1931,
D 1931, III. 51.
- C.E. 27 octobre 1950,
Rec. Lebon 1950, p. 520.
- C.E. 28 juin 1957,
Rec. Lebon 1957, p. 1047.
- C.E. 25 juillet 1933,
Rec. Lebon 1933, p. 885.

- C.E. 21 juillet 1937,
Rec. Lebon 1937, p. 761.
- C.E. 4 novembre 1952,
Rec. Lebon 1952, p. 547.
- C.E. 11 juin 1943,
Rec. Lebon 1943, p. 150.
- C.E. 19 mars 1915,
Rec. Lebon 1915, p. 83.
- C.E. 13 mai 1970,
Rec. Lebon 1970, p. 1187.
- C.E. 1er décembre 1965,
Rec. Lebon 1965, p. 1082.
- C.E. 23 novembre 1906,
Sirey 1907, III. 65.
- C.E. 7 mai 1975,
D. 76, p. 590.

JURISPRUDENCE AMERICAINE

- Hodges industries V./ the united states of America,
21 janvier 1966, R.G.A.E. 1966, p. 204.
- Batten V./ U.S.A., 10 juillet 1962,
R.G.A.E. 1968, p. 149.
- Etats-Unis V./ Cansby,
328, U.S. 256, 1946.
- Affaire Griggs V./ Le comté d'Allegheny,
369, U.S. 84, 1962.
- Batten V./ les Etats-Unis,
306 F 2d, 580, 10 th, Circ. 1962.

V - DIVERS (Articles)

- Aéroport magazine : Vers une réglementation européenne sur le bruit, novembre 1976, n° 67, p. 17.
- Aéroport de Paris : Les bruits autour des aéroports, aspects juridiques et financiers, octobre 1972, p. 4.
- Aéroport de Paris : Un aéroport flottant au Japon, Département des relations extérieures, Extraits de presse, mardi 17 janvier 1978, p. 1.
- Aéroport de Paris : Les nuisances, une amorce de règlement réaliste, Magazine aéroport de Paris, avril 1973, n° 32, p. 1.
- Aéroport de Paris : Traitement des effluents permanents de l'émissaire sud à l'aéroport d'Orly, Etude préliminaire, janvier 1974, p. 1 à 16.
- AGARD : Atmospheric pollution by aircraft engines 41 meeting of the Agard, Propulsions and energetics, London 9-13 avril 1973.
- Air et cosmos : Importants progrès vers la solution du problème du bruit des aéronefs, Communiqués de l'O.A.C.I., Air et Cosmos 3 janvier 1970, n° 322.
- Air et cosmos : la S.F.E.N.A. propose l'approche décélérée pour économiser le carburant, réduire le bruit et gagner du temps, juin 1977, n° 677, p. 31.
- Air France : Le bruit : problème pour le transport aérien, Direction des relations extérieures, Service d'information, mars 1973, p. 8.
- Airline newsletter : L'interdiction de Concorde et le tourisme à New York, février 1977, p. 274.
- Airport forum, The tegel anti noise pyramide, 1975 octobre, n° 5, p. 63.

Airport forum, Waste water purification and recycling plant
at Zurich airport, 1974 octobre, n° 29, p. 8.

Airport forum, Serious obstruction to airport planning,
sept. 1977, n° 4, p. 63.

Airport forum : Plastics windows for all sound insulation
classes, avril 1977, n° 2, p. 62.

Airport forum : Sound proofing for buildings near airports
par K.G. Schwartz, avril 1977, n° 2, p. 53.

Airport highlights : Ground noise suppressors have
psychological impact, study shows,
1976 août, n° 30, p. 3.

Airport highlights : New Santa Monica law would fire,
arrest jet pilots landing there,
avril 1975, n° 14, p. 2.

Airport highlights : Lax completes 94 % of property
acquisitions for north runway complex,
janvier 1976, n° 1, p. 3.

Airport highlights : Court blocks housing development
near airport because noise not considered,
août 1975, n° 34, p. 1.

Airport news : New curb on London night flights,
sept. 1976, n° 17, p. 4.

Air transport world : Economics alone will retire jets,
Air transport world, nov. 76, n° 11, p. 27.

Applied acoustics : Insulating one house against aircraft
noise par R.D. FORD - G. KERRY,
juillet 1974 n° 3, p. 193.

Aviation daily, Proposed rules will keep commercial jets
higher prior to landing,
janvier 1975, n° 5, p. 35.

Aviation daily, New generation high flying subsonics could
cause skin cancer, academy warns,
avril 1975, n° 23, p. 182.

Aviation daily, Alternate runway program introduced at
London's Heathrow,
juillet 1973, n° 3, p. 20.

Aviation daily, Washington D.C. airports Dulles and
National,
août 1976, n° 35, p. 279.

Aviation daily, San Diego airport to have midnight to
six curfew,
janvier 1976, n° 4, p. 28.

Aviation daily, Noise control rules adopted at Athens
airport,
novembre 1975, n° 16, p. 127.

Aviation week and space technology : Airport curfews
jeopardize commerce par E. KOZICHAROW,
1976 février, n° 8, p. 27.

Aviation week and space technology : Vote due on Logan
nighttime curfew,
1976 août, n° 8, p. 23.

Aviation week and space technology : Pollution unit jets
S.S.T. emission rules,
août 1976, n° 8, p. 26.

Aviation week and space technology : Noise policy playing
key roles in replacement plans par R.K. BELLINGSWORTH,
novembre 1975, n° 19, p.87.

- Aviation week and space technology : Concorde noise
recessment ordered par COLEMAN (H.J.),
oct. 75, n° 17, p. 27.
- Aviation week and space technology : U.K. controllers urge
curtailing anti-noise methods to cut noise,
novembre 1976, n° 19, p. 27.
- Aviation week and space technology : Logan procedures
spark pilot's threat,
avril 1977, n° 17, p. 69.
- Bâtiment international : Réduction du bruit dans les
aéroports, 1975 janvier février, n° 1, p. 55.
- Bulletin F.A.A. : La F.A.A. publie de nouveaux règlements
sur le niveau sonore, 12 janvier 1977, Bull. F.A.A.
- Bulletin du G.I.F.A.S. : Au sujet de l'aviation civile
supersonique : conséquences des vols stratosphériques,
juin 1976, n° 1187, p. 1.
- Bulletin I.T.A. : La généralisation des mesures prises
pour instaurer un couvre-feu sur les aéroports peut
avoir des conséquences incalculables pour l'industrie
du transport aérien et l'économie mondiale,
J. PLAIGNAUD, Bull. I.T.A., avril 1976, n° 16, p. 375.
- Bulletin I.T.A. : Un nouveau pas sur la route du
"silence aéronautique", Les dernières propositions de
l'O.A.C.I. en matière de réglementation sur le bruit,
mars 1977, n° 10, p. 259.
- Bulletin I.T.A. : La réduction des odeurs et des fumées des
moteurs d'avions par M.A. JACOBS,
mai 1973, n° 18, p. 415.
- Bulletin I.T.A. : La généralisation des mesures prises pour
instaurer un couvre-feu sur les aéroports peut avoir
des conséquences incalculables pour l'industrie du
transport aérien et l'économie mondiale par
J. PLAIGNAUD, avril 1976, n° 16, p. 375.

- Bulletin I.T.A. : Le transport aérien et les problèmes de l'environnement (in : conférence des journées de Royaumont 1976) par J. LORAIN-BROCA, oct. 1976, p. 8.
- Bulletin O.A.C.I. : Le transport aérien et la pollution atmosphérique, août 1976, n° 8, p. 15.
- Bulletin O.A.C.I. : Le bruit des avions de transport par C. DOUSSET, avril 1974, p. 23.
- Department of trade : New long term strategy to cut airport night noise disturbance, Department of trade G.B., mars 1977, n° 66, p. 1.
- Engineering news record : Do not disturb, mai 1973, n° 21, p. 12.
- Engineering news record : Aircraft noise pollution, Acoustical treatment of homes could add 20 % to building costs, juillet 1970, n° 185, p. 17.
- Engineering news record : Airport ruckus, avril 1977, n° 17, p. 13.
- Engineering news record : Japan to spend 3 billion dollars, a third for environmental needs, septembre 1976, n° 14, p. 11.
- Entre voisins : Aides aux riverains des aéroports d'Orly et Charles de Gaulle, Entre voisins mars 1976, n° 10, p. 14.
- Entre voisins : Les essais de réacteurs et l'environnement, Entre voisins 1976 novembre, n° 11, p. 7.
- Entre voisins : Concertations et procédures de navigation aérienne, 1976 mars, n° 10, p. 2.
- Environmental protection agency : Report on aircraft airport noise, août 1973, n° 93 , 8, p. 54.

Flight international : Stratospheric flight report
indicates uncertainly factor,
avril 1975, n° 3448, p. 583.

Flight international : British noise cuts,
décembre 1973, n° 3380, p. 1020.

Flight international : Noise reduction measures at major
airports,
mai 1976, n° 3505, p. 1303.

Flight international : The right approach par J. WOTTON,
août 1972, n° 3310, p. 247.

Flight international : Curfew at Wellington,
octobre 1975, n° 3473, p. 460.

Flughafen Nachrichten-Frankfurt : Eine lobenswerte initiative
(Une louable initiative),
juillet 1975, n° 40, p. 1.

France transports aviation : Pour un transport aérien
discret, Perspectives de solutions au problème du
bruit autour des aéroports par J. BALAZARD,
France transports aviation 1976, n° 5, p. 71.

France transports aviation : Voler sans nuire,
1976, n° 3, p. 54.

France transports aviation : Urbanisme et bruit aux abords
des aérodromes, n° 10, décembre janvier 1977-1978.

Interavia : Nouvelles réglementations anti-bruit à Logan,
décembre 1973, n° 7901, p. 2.

Journal des communautés européennes : Proposition de
directive du Conseil relative à la limitation des
émissions sonores des aéronefs subsoniques
(le 26 avril 1976), J.C.E. du 9 juin 1976,
n° C 126/3.

Moniteur des travaux publics et du bâtiment :

La réglementation de la construction au voisinage
des aéroports, février 1974, n° 5, p. 38.

O.A.C.I. : Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation
civile internationale, 6 mars 1978,
Amendement applicable le 10 août 1978.

O.C.D.E. : Les aéroports et l'environnement,
Conclusions du groupe sectoriel de l'O.C.D.E. sur
l'environnement urbain,
Incidences du développement des aéroports sur
l'urbanisation et l'environnement, 1975, Paris.

O.C.D.E. : Le bruit des avions et l'homme,
Secrétariat de l'O.C.D.E., O.C.D.E. 1975, p. 27.

O.C.D.E. : L'évaluation de la gêne due aux bruits des
avions, Ministère des transports canadiens,
Rapport technique sur le bruit, 1970,
O.C.D.E. 1975, p. 251.

O.C.D.E. : Evaluation monétaire des dommages dus au bruit
des avions, O.C.D.E. 1975, p. 268.

O.C.D.E. : Le modèle Wise / Pearse,
O.C.D.E. 1975, p. 278.

O.C.D.E. : Comment réduire le bruit des avions,
Secrétariat de l'O.C.D.E. 1975, p. 36.

Progressive architecture : Windowless classrooms hold clire
to upgrading airport perimeters,
sept 1973, p. 129, n° 9.

Revue de médecine aéronautique : A propos de l'action des
moteurs à réaction sur l'oreille par PORTMANN et
BURUCOA, R.M.A. n° 4, p. 388.

S.N.E.C.M.A. : Combine inverseur silencieux pour moteur,
J.T. 8 D. (dossier technique),
S.N.E.C.M.A. oct. 1970, p. 1 à 34.

Sofreavia : Le bruit aéronautique à Nice,
1972, n° 1, p. 10.

W.E.A.A. : Le bruit autour des aéroports,
Aspects juridiques et financiers, Déclaration de la
politique suivie par l'I.A.T.A. concernant le bruit et
la pollution de l'air résultant de l'évolution des
avions, W.E.A.A. octobre 1972, p. 4.

W.E.A.A. et I.C.A.A. : Western european airports association,
International civil airports association,
Mouvements de nuit, année 1977-1978, mai, Tableaux.

TABLe DES MATIERES

	Pages	
INTRODUCTION	7	
<u>PREMIERE PARTIE</u>		
De la responsabilité des dommages causés par les aéronefs à l'environnement	14	
<u>TITRE I</u>		
Le recours aux techniques de la responsabilité	16	
<u>Chapitre I</u>		
La notion d'exploitant et la détermination de la personne responsable	17	
<u>Section I : Détermination du responsable</u>		
en cas de dommage matériel	19	
§ 1 - La notion d'exploitant en cas de dommage matériel par contact direct		19
I L'exploitant organisateur de la manifestation aérienne		19
a) La distinction des critères de la garde et du profit dans la responsabilité de l'organisateur		20

	Pages
1) La théorie fondée sur la notion de garde	20
2) La théorie fondée sur la notion de profit	28
b) Le rapprochement des critères de la garde et du profit dans la responsabilité de l'organisateur	34
1) Doctrine nouvelle refusant cette "summa divisio"	35
2) Jurisprudence consacrant le rapprochement des deux critères	38
II L'exploitant utilisateur de l'aéronef	45
a) La responsabilité du propriétaire utilisateur de l'aéronef	45
1) Le propriétaire en tant que personne inscrite au registre d'immatriculation	46
2) Le propriétaire exploitant en sa qualité d'utilisateur	47
b) La responsabilité du locataire utilisateur de l'aéronef	53
1) La conception de la doctrine et celle de la jurisprudence	53
2) L'analyse des textes	55
c) La responsabilité du voleur utilisateur de l'aéronef	56

	Pages
1) La doctrine attribuant la responsabilité au propriétaire	56
2) La doctrine attribuant la responsabilité au voleur	58
§ 2 - La notion d'exploitant en cas de dommage matériel par répercussion	61
I La distinction de la notion d'exploitant et de propriétaire	62
a) Le cumul de la notion d'exploitant et de propriétaire	62
1) La jurisprudence se fondant sur le critère de la garde	62
2) La jurisprudence consacrant le rapprochement des critères de garde et de profit	65
b) La séparation de la notion d'exploitant et de propriétaire	68
1) La jurisprudence consacrant le rapprochement des critères sur l'exploitant non propriétaire	69
2) Les hésitations d'une jurisprudence cherchant un refuge dans la responsabilité solidaire	71
II La notion d'exploitant et le problème des avions militaires étrangers	73
a) Les parties signataires de la Convention de Londres du 19 juin 1951	74

	Pages
1) Les différents pays ayant ratifié la Convention	74
2) Le cas particulier de la France	75
b) Les conditions d'application de la Convention de Londres	76
1) La portée de cette Convention	77
2) La mise en oeuvre de la procédure d'instruction des demandes d'indemnisation	80
<u>Section II</u> : Détermination du responsable en cas de pollution et nuisances	84
§ 1 - L'inadaptation des fondements classiques de la détermination du responsable en matière de pollution et nuisances	85
I L'impossibilité du critère du profit	85
a) La notion de profit de l'exploitant d'aéronef	86
1) La notion de faire-valoir	86
2) Les limites à la notion de faire-valoir	87
b) La notion de profit de l'exploitant d'aérodrome	88
1) Le prélèvement des taxes et redevances	88

	Pages
2) La critique de la notion de profit due au prélèvement des taxes et redevances	90
II L'impossibilité du critère de la garde	91
a) La notion de garde de l'exploitant d'aéronef	92
1) La notion d'usage	92
2) L'argument opposé à la notion d'usage	93
b) La notion de garde de l'exploitant d'aéroport	93
1) La notion de contrôle	94
2) La critique adressée à cette notion de contrôle	94
§ 2 - La distinction nécessaire entre l'utilisateur et l'exploitant	97
I La notion d'utilisateur	97
a) La dualité du concept d'utilisateur	98
1) L'utilisateur en cas de dommage matériel	98
2) L'utilisateur en cas de dommage par pollution et nuisances	99
b) L'utilisateur de l'aéronef simple utilisateur de l'aéroport	100
1) La notion d'utilisateur à travers les textes	100

	Pages
2) L'irresponsabilité de l'usager	102
II La justification de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome	103
a) Le recours à la technique de la responsabilité causale	103
1) L'abandon du système de l'équivalence des conditions	104
2) L'adoption du système de la causalité adéquate	105
b) Le recours au fondement de l'égalité	106
1) L'exploitant personne unique et déterminée	107
2) L'exploitant et le principe d'égalité des propriétés voisines	108
 <u>Chapitre II</u>	
L'action en justice	111
 <u>Section I : Les conditions d'exercice de</u>	
l'action en justice	112
§ 1 - Les qualités requises pour agir	112
I Un intérêt stable et matérialisé	113
a) Un intérêt stable	114
1) L'exigence d'un lien avec le fonds	114

	Pages
2) L'assouplissement de cette exigence	115
b) Un intérêt matérialisé	117
1) La notion d'intérêt économique	118
2) La notion d'intérêt moral	119
II Un intérêt direct et personnel	120
a) Un intérêt direct et certain	120
1) Un intérêt direct	121
2) Un intérêt certain	121
b) Un intérêt légitime et personnel	123
1) Un intérêt légitime	123
2) Un intérêt personnel	125
§ 2 - La capacité requise pour agir	127
I L'existence de la personnalité juridique	127
a) Pas d'action sans personnalité	128
1) Définition du concept de personnalité	128
2) L'existence de la personnalité confère l'action	129
b) Pas de personnalité sans capacité d'action	130
1) Définition du concept de capacité	130

	Pages
2) La capacité confère la personnalité	131
II L'exigence de la spécialité des personnes morales	132
a) La signification du principe	133
1) Le but de la personne morale . . .	133
2) L'impossibilité de s'écarter de ce but	134
b) Les conséquences du principe . . .	135
1) L'irrecevabilité de l'action . . .	135
2) L'application des conséquences de ce principe	136
<u>Section II</u> : La juridiction compétente pour connaître de l'action en justice	138
§ 1 - Le principe de l'unification des règles de compétence	138
I L'application de la loi du 31 décembre 1957 aux véhicules aériens . .	139
a) La justification de la loi du 31 décembre 1957	140
1) Considération de logique	140
2) Considération d'équité	141
b) Conditions d'application de la loi du 31 décembre 1957	142
1) La notion de véhicule	143
2) La notion d'agent public	145

	Pages
II La détermination de la	
juridiction compétente	147
a) La compétence d'attribution	147
1) L'incompétence des juridictions	
commerciales	148
2) La détermination de la nature	
de la juridiction	149
b) La compétence territoriale	150
1) Le tribunal du lieu du	
domicile du défendeur	151
2) Le tribunal du lieu où le	
dommage a été causé	152
§ 2 - Les limites au principe d'unification	
des règles de compétence	154
I Compétence administrative pour les	
dommages causés par le fonctionnement	
des travaux publics	154
a) Le rôle du juge dans la	
qualification juridique	155
1) L'argument des compagnies	
aériennes	156
2) La position jurisprudentielle	157
b) Le choix clairement exprimé par	
le demandeur	159
1) Les raisons de l'inapplication	
de la loi du 31 décembre 1957	159
2) La position de la	
jurisprudence	161

	Pages
II Compétence administrative lors de l'action récursoire exercée par la compagnie utilisatrice contre l'aéroport	162
a) Cumul des compétences judiciaires et administratives pour la réalisation de l'action récursoire	163
1) Saisine des juridictions judiciaires préalablement à l'action récursoire	163
2) Compétence administrative lors de l'action récursoire	164
b) Justification de la compétence administrative lors de l'action en garantie	165
1) La soumission des chambres de commerce à la compétence des tribunaux administratifs	166
2) La solution retenue par le Tribunal des conflits	168
 <u>Chapitre III</u>	
Le fondement de l'action en justice	171
<u>Section I</u> : Le fondement de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef	172
§ 1 - Controverse sur l'application de la théorie du risque	173
I Justification de la théorie du risque en cas de dommages matériels	174

	Pages
a) Les éléments du risque	175
1) Le risque créé par l'exploitant	175
2) Le risque profit	178
b) La protection du tiers à la surface	180
1) La notion de victime passive	180
2) Le recours à l'idée de socialisation des risques	190
II Inadaptation de la théorie du risque aux dommages par pollution et nuisances	192
a) L'absence de toute notion d'aléa en matière de pollution et nuisances	193
1) Le dommage par pollution caractérisé par sa permanence	194
2) Le dommage par pollution caractérisé par sa certitude	196
b) Spécificité de la notion de danger en matière de pollution et nuisances	198
1) La différence de nature entre la notion de danger en matière de pollution et de dommage matériel	199
2) Similitude avec la notion de danger en matière de troubles de voisinage	201

	Pages
§ 2 - Incertitude des autres fondements de la Responsabilité	203
I La responsabilité fondée sur le déséquilibre entre les propriétés voisines	204
a) La notion de servitude créée par le droit de survol	204
1) Le droit du propriétaire foncier sur l'espace aérien	205
2) Le démembrement du droit de propriété au profit de la navigation aérienne	208
b) Le recours au fondement de la responsabilité des troubles de voisinage en matière de pollution et nuisances	211
1) La combinaison jurisprudentielle de deux techniques de la responsabilité civile délictuelle	212
2) L'abandon tacite de la théorie du risque pour le fondement de l'anormalité du préjudice	215
II La responsabilité fondée sur le critère de la faute ou de la présomption de faute	217
a) La responsabilité fondée sur un fait fautif	218

Pages

1) Le principe de l'inapplication de l'article 1382 du Code civil en cas de dommages matériels	218
2) Le principe de l'inapplication de l'article 1382 du Code civil en cas de dommages par pollution et nuisances	220
b) La responsabilité fondée sur la présomption de faute	222
1) L'inadaptation de l'article 1384 alinéa 1er en cas de dommages matériels	223
2) La non application de l'article 1384 alinéa 1er en cas de pollution et nuisances	225
<u>Section II</u> : Le fondement de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport	230
§ 1 - La responsabilité de l'exploitant d'aéroport du fait des dommages de travaux publics	231
I La responsabilité reposant sur l'idée de rupture d'égalité devant les charges publiques	233
a) La signification du principe d'égalité	233
1) Le critère d'anormalité	234
2) Le critère de la spécialité	235
b) Les limites au principe d'égalité	235

	Pages
1) L'imprécision des critères d'anormalité et de spécialité	236
2) L'inutilité de la notion d'égalité	237
II Le recours à la théorie du risque	238
a) L'abandon du critère tiré de la nature du fait dommageable	239
1) L'analyse doctrinale distinguant entre la nature du fait dommageable	239
2) L'échec de cette théorie	240
b) L'application du critère tiré de la situation de la victime	241
1) La doctrine adoptant la distinction tiers-usager	242
2) La responsabilité des dommages subis par des tiers	243
§ 2 - La responsabilité de l'exploitant d'aéroport fondée sur les troubles de voisinage	245
I La responsabilité fondée sur l'absence de faute	246
a) Les limites apportées à la théorie du risque	246
1) L'esprit de la théorie du risque	247
2) La théorie plus nuancée de la garantie	248

	Pages
b) Le recours à la responsabilité fondée sur le droit de propriété	249
1) La théorie de l'immissio.	250
2) Le critère de la rupture d'équilibre entre propriétés	252
II La responsabilité fondée sur la faute	254
a) La notion objective de la faute	255
1) Le recours à la présomption de faute	255
2) Le critère des obligations de voisinage	257
b) La notion subjective de la faute	259
1) La thèse soutenue par M. PICARD	260
2) Le critère de l'abus de droit	261

TITRE II

L'inadaptation des techniques de la
responsabilité aux phénomènes de pollution
et nuisances produits par les aéronefs 264

Chapitre I

De la difficulté de mise en oeuvre de cette
responsabilité 267

Section I : Les conséquences de l'abandon
de la faute ou la crise du droit de la
responsabilité 268

	Pages
§ 1 - La déformation de la notion de préjudice	270
I L'existence du dommage	271
a) La difficulté de déterminer le préjudice en matière de pollution	271
1) La nature du phénomène de pollution	272
2) Le recours habituel du juge à l'expertise	273
b) La difficulté d'établir le caractère du dommage	276
1) Le préjudice doit être certain . .	277
2) Le préjudice doit être direct . . .	278
II L'exigence de l'anormalité du dommage	280
a) La justification de l'extension de l'anormalité aux dommages causés par les aéronefs	281
1) Le concept d'anormalité en droit	282
2) La justification de l'anormalité	284
b) Les conséquences de la limitation prétorienne apportée par la jurisprudence à l'article L 141-2 du Code de l'aviation civile	285
1) La responsabilité trop rigoureuse de l'article L 141-2 du CAC	286

	Pages
2) Le caractère subjectif de la nouvelle responsabilité élaborée par la jurisprudence	287
§ 2 - La difficile mise en oeuvre du lien de cause à effet	290
I La preuve du lien de cause à effet . .	291
a) Le rôle du juge dans la recherche de la preuve du lien de cause à effet	292
1) Les textes de droit commun en matière de preuve	293
2) L'illogisme des règles de la preuve du fait de l'inégalité flagrante entre le demandeur et le défendeur	295
b) Le problème de la pluralité des causes dans la preuve du lien de cause à effet	298
1) La pluralité des causes simultanées en cas de dommages aux biens à la surface	298
2) La pluralité des causes simultanées en cas de dommages aux personnes	300
II La différence de régime dans la recherche du lien de causalité	302
a) L'allègement du lien de causalité en ce qui concerne les dommages matériels par répercussion	303

	Pages
1) La preuve du lien de causalité non rapportée	304
2) La preuve du lien de causalité rapportée	306
b) L'exigence plus stricte du lien de causalité en matière de pollution et nuisances	309
1) La différence de nature entre la causalité des dommages matériels et des dommages par pollution	310
2) Le corollaire logique lié à la différence de nature	311
<u>Section II</u> : Les problèmes liés à l'étendue de la responsabilité	313
§ 1 Les cas d'exonération de la responsabilité de l'exploitant	314
I Les moyens de défense inopérants	314
a) L'absence de faute	315
1) La licéité de l'activité dommageable	315
2) La jurisprudence refusant l'argument tiré de l'absence de faute	317
b) La force majeure et le fait d'un tiers	319
1) La force majeure	319
2) Le fait d'un tiers	320

	Pages
II Les moyens de défense de l'exploitant et les fondements proposés	322
a) La faute de la victime	322
1) La faute de la victime en cas de dommage matériel	323
2) Le fait de la victime en cas de dommages par pollution et nuisances . .	331
b) Les différents fondements justifiant l'exonération ou l'atténuation de la responsabilité de l'exploitant	335
1) Les critères proposés	336
2) Le critère retenu	340
§ 2 - Les vicissitudes de la responsabilité solidaire	342
I L'application difficile de la responsabilité in solidum	342
a) L'analyse de l'obligation in solidum	342
1) L'idée de garantie de la victime	343
2) La répartition logique de la charge de l'indemnité	344
b) L'application incertaine de la responsabilité solidaire aux dommages causés par les aéronefs à l'environnement	346
1) Le choix arbitraire du responsable	346

	Pages
2) La critique de cette responsabilité du fait de "l'indivisibilité du dommage"	347
II Le recours illusoire à la technique de l'action récursoire	350
a) L'action récursoire hasardeuse de l'exploitant d'aéronef contre l'exploitant d'aéroport	350
1) L'action récursoire se justifie par le recours à la théorie de la causalité adéquate	351
2) L'état de la jurisprudence sur le problème de l'action récursoire intentée à l'encontre de l'exploitant d'aéroport	353
b) L'action en garantie incertaine du responsable contre les autres coauteurs	355
1) L'action en garantie de l'exploitant d'aéronef contre les autres exploitants	355
2) L'action en garantie de l'exploitant d'aéronef contre un tiers	358
<u>Chapitre II</u>	
L'aboutissement de cette responsabilité . . .	361
<u>Section I : Les limites de la</u>	
réparation ou le droit de polluer	362

	Pages
§ 1 - L'évolution inéluctable vers le paiement d'une redevance - pollution	363
I L'impossibilité d'effacer le préjudice par le retour au "statu quo ante"	363
a) La dénaturation de la notion de réparation	364
1) Le sens exact du concept de réparation	364
2) L'origine de la confusion liée à la nature du préjudice	365
b) Les raisons de cette confirmation tacite de la situation conflictuelle	367
1) Les difficultés liées à la balance des intérêts en présence	367
2) Les difficultés liées à la technique	369
II Une réparation qui s'opère par équivalent	370
a) L'impossibilité de la réparation en nature	371
1) L'impossibilité de faire cesser l'activité polluante	371
2) La pénalisation injuste du fait de l'injonction de travaux destinés à éviter toute pollution	374
b) Le règlement par équivalent de la situation conflictuelle	376

	Pages
1) Le caractère pécuniaire de la réparation	376
2) Le caractère imparfait d'une telle réparation	378
§ 2 - Résultats insatisfaisants de l'action en responsabilité	380
I Une action qui ne remplit pas sa fonction de compensation	380
a) L'impossibilité de réparer intégralement le préjudice	381
1) La réparation ne doit pas aboutir à l'enrichissement sans cause de la victime	381
2) La demande de la victime aboutit parfois à ne réparer qu'une partie du dommage	383
b) La répartition de la charge du dommage entre le pollueur et la victime	384
1) L'influence de la notion de vétusté sur le droit à réparation	384
2) L'influence de la situation de la victime sur le droit à réparation	386
II Une action qui ne remplit pas sa fonction de dissuasion	388
a) Les raisons de la récurrence de l'exploitant pollueur	388

	Pages
1) La nature lucrative de l'activité aéronautique	389
2) La solution plus avantageuse de l'indemnité par rapport à celle de l'investissement	390
b) L'octroi du droit de polluer contre indemnité	391
1) Le juge est guidé par un sentiment d'équité et d'opportunité	392
2) La victime reçoit l'allocation d'une redevance - pollution contre le droit de polluer pour l'exploitant	393
<u>Section II</u> : Constat d'échec du fait de l'inadaptation du droit de la responsabilité aux phénomènes de pollution causés par les aéronefs	395
§ 1 - L'inadaptation de la politique de réparation	396
I Le juge et la sensibilité aux dommages causés à l'environnement par les aéronefs	396
a) Les limites à la souveraineté du juge	397
1) Les difficultés rencontrées par le juge en matière de preuve	397
2) L'inhibition du juge en matière de réparation	398

	Pages
b) La dénaturation par le juge des constantes de la responsabilité en matière de pollution	400
1) L'exigence d'un dommage anormal	400
2) La vigilance du juge à l'égard de la causalité	401
II L'anarchie législative : triste bilan	404
a) Le malaise résultant de la confrontation des textes	404
1) L'argument des compagnies aériennes soulignant la contradiction entre les textes du CAC	405
2) Tentative d'explication de cette dualité d'articles	406
b) L'isolement du droit français par rapport à la Convention de Rome de 1952	408
1) Le caractère particulier de la Convention de Rome	409
2) Les conséquences qu'aurait entraînées l'adoption de ce texte	410
§ 2 - Le coût d'une telle politique	411
I Les coûts externes	411
a) La contribution à l'insonorisation	412
1) La contribution à l'insonorisation et au rachat des bâtiments	412

	Pages
2) La contribution à l'insonorisation par la construction de murs anti-bruit	414
b) Les indemnités versées au titre des dommages intérêts	416
1) L'ampleur du problème aux Etats Unis	416
2) Le risque d'extension en France	417
II Les coûts internes	419
a) Les coûts liés aux procédures de décollage et d'atterrissage	420
1) Le coût en carburant des trajectoires de montée imposées	420
2) Le coût consécutif aux procédures d'attente lors des atterrissages	422
b) Les coûts liés à l'interdiction du trafic nocturne	423
1) L'influence de cette interdiction sur l'économie en général	423
2) Les répercussions de cette interdiction sur le budget des compagnies aériennes	424

DEUXIEME PARTIE

De la nécessité d'élaborer une politique de prévention	427
---	-----

	Pages
<u>TITRE I</u>	
La prise en considération de ces problèmes par les pouvoirs publics	429
<u>Chapitre I</u>	
Le recours à la technique de l'utilité publique lors de la création ou de l'extension d'un aéroport	431
<u>Section I : L'action a priori avant toute décision d'ordre administratif</u>	432
§ 1 - La procédure de l'utilité publique	433
I L'enquête préalable d'utilité publique	433
a) La constitution du dossier de l'enquête	434
1) L'appréciation sommaire des dépenses	435
2) La notice explicative	438
b) L'ouverture et le déroulement de l'enquête	439
1) L'ouverture de l'enquête	439
2) Le déroulement de l'enquête	441
II L'acte déclaratif d'utilité publique	443
a) La détermination de l'autorité compétente pour prononcer l'utilité publique	443
1) La déclaration par décret en Conseil d'Etat	444

	Pages
2) La déclaration par arrêté ministériel ou par arrêté préfectoral	447
b) Les effets de la déclaration d'utilité publique	448
1) La non obligation d'exproprier . . .	448
2) La décision d'exproprier	449
§ 2 - L'annulation de la déclaration d'utilité publique	451
I Les voies de recours contre la déclaration d'utilité publique	451
a) Le contrôle objectif de la légalité	452
1) Le contrôle objectif formel	452
2) Le contrôle objectif matériel	454
b) Le contrôle subjectif de la légalité	459
1) Les raisons de la position restrictive de la jurisprudence	460
2) Le contrôle de l'intérêt général	461
II Les effets de l'annulation de la déclaration de l'utilité publique	463
a) Les effets nuancés de l'annulation . .	463
1) Cas où l'ordonnance d'expropriation n'est pas encore définitive	464
2) Cas où l'ordonnance d'expropriation a été rendue	465

	Pages
b) Les effets identiques de l'exception d'illégalité	468
1) Le but de l'exception d'illégalité	468
2) Les conséquences de l'exception d'illégalité	469
<u>Section II</u> : L'action a posteriori	471
§ 1 - Condition de mise en oeuvre de l'action pour dommage anormal causé par l'ouvrage public	472
I L'exigence de l'anormalité du préjudice	473
a) L'anormalité caractérisée par son importance	474
1) L'ampleur du dommage considéré subjectivement	474
2) L'ampleur du dommage est indépendante du fonctionnement normal de l'ouvrage	477
b) L'anormalité caractérisée par sa permanence	478
1) L'anormalité résultant de la dépréciation définitive des biens	478
2) L'anormalité résultant d'une atteinte à la santé des personnes physiques	480

	Pages
II L'exigence de la preuve du lien de causalité	482
a) L'ouvrage public est la cause directe du préjudice	482
1) L'implantation et l'exploitation de l'ouvrage public est à l'origine directe du dommage	483
2) L'appréciation subjective de la causalité	485
b) L'ouvrage public est l'une des causes du préjudice	486
1) L'ouvrage public entretient une pollution déjà existante	487
2) L'ouvrage public aggrave l'état de santé de la victime	488
§ 2 - Les difficultés de mise en oeuvre de l'action a posteriori	490
I Les causes d'exonération de la responsabilité	490
a) La faute de la victime	491
1) L'antériorité de l'implantation de l'ouvrage public	491
2) L'influence de l'état de la construction sur l'appréciation de la responsabilité	493
b) La force majeure	494
1) La place restreinte de la force majeure dans le contentieux écologique	495

	Pages
2) L'impossibilité de la force majeure dans le cas des dommages causés par l'implantation de l'ouvrage public	496
II Les modalités de la réparation	498
a) L'octroi par le juge d'une indemnité	498
1) le juge administratif ne peut adresser d'injonction à l'administration	498
2) Le juge administratif pourrait condamner la personne morale de droit public à des dommages intérêts moratoires	500
b) L'influence de la nature du préjudice sur les modalités de l'indemnisation	502
1) La dépréciation résultant du dommage temporaire	503
2) La dépréciation résultant du dommage permanent	504
 <u>Chapitre II</u>	
L'adaptation des mesures législatives et fiscales	507
 <u>Section I : L'unification des mesures</u>	
législatives et réglementaires	508
§ 1 - La diversité des politiques législatives et réglementaires sur le plan national	508
I Les solutions au niveau législatif	509

	Pages
a) Les pays adoptant la responsabilité subjective	509
1) Les pays se fondant sur la présomption de faute	509
2) Les pays se fondant sur la faute	511
b) Les pays adoptant la responsabilité objective	512
1) Le système des pays anglo-saxons	513
2) Le système des autres pays	516
II Les solutions au niveau réglementaire	518
a) La réglementation concernant la réduction du bruit des aéronefs	518
1) La mesure et l'évaluation du bruit	519
2) La délivrance des certificats de limitation de nuisance des aéronefs	521
b) La réglementation concernant la planification autour des aéroports	522
1) La réglementation de la construction dans les zones de bruit	523
2) La portée de cette réglementation	525
§ 2 - La nécessité d'une coordination des autorités sur le plan international	526
I Les solutions proposées au niveau législatif	526

	Pages
a) La nécessité de prévoir une nouvelle convention internationale	527
1) Les conditions de la responsabilité de l'exploitant d'aéronef	527
2) Les conditions de la responsabilité de l'exploitant d'aéroport	530
b) La nécessité de prévoir une sanction efficace en cas d'infraction	531
1) Les raisons de cette sanction	532
2) Le caractère dissuasif de cette sanction	533
II Les solutions proposées au niveau réglementaire	534
a) La mise en place de mesures plus strictes pour l'atténuation du bruit des avions	535
1) La nécessité de prévoir des conditions de certification acoustique plus sévères	535
2) La nécessité d'affiner le système de mesure et d'évaluation du bruit	537
b) La nécessité d'établir le calendrier précis d'un plan de lutte contre la pollution et les nuisances des aéronefs.	539
1) L'intérêt en résultant pour les constructeurs et les exploitants	539
2) L'intérêt en résultant pour les riverains	540

<u>Section II</u> : L'élaboration de mesures fiscales visant à atténuer les nuisances subies du fait des aéronefs	542
§ 1 - L'amélioration de la politique fiscale de taxation	543
I La modification de la taxe parafiscale	544
a) La modification de la couverture et de l'étendue de la taxe parafiscale	544
1) L'insuffisance de la couverture actuelle	545
2) L'inégalité entre les riverains résultant de l'étendue de son champ d'application	547
b) La modification de l'assiette de la taxe parafiscale	549
1) La critique du système actuel	549
2) La solution envisagée dans le cadre de la lutte contre le bruit	551
II Le paiement d'une redevance du fait de la pollution atmosphérique et des eaux	553
a) Le système d'une taxe du fait de la pollution des eaux	554
1) L'effet dissuasif de cette taxe	554
2) La destination des fonds récoltés par cette taxe	555

	Pages
b) Le système d'une taxe du fait de la pollution atmosphérique	557
1) Le financement de la lutte contre la pollution atmosphérique	557
2) Les effets de cette politique de taxation	558
§ 2 - L'élaboration d'une politique fiscale d'incitation	562
I L'octroi de primes destinées à favoriser les exploitants d'aéronefs . . .	563
a) Les primes accordées pour le "rétrofitage" des moteurs anciens . . .	563
1) Le coût pour les compagnies aériennes du fait du respect de la réglementation	564
2) L'octroi de primes rendant les charges financières supportables . . .	565
b) Les primes favorisant l'utilisation de nouveaux avions moins bruyants	567
1) Le remboursement d'une partie des redevances d'atterrissage	567
2) L'octroi d'aides financières de la part des pouvoirs publics	569
II L'octroi de primes destinées à favoriser les constructeurs	570
a) Les primes destinées aux constructeurs d'avions	571
1) L'utilité de l'incitation publique à la construction d'appareils silencieux	571

Pages

2) La mise au point de contrats de branche entre les pouvoirs publics et les constructeurs	572
b) Les primes destinées aux constructeurs d'habitations	574
1) Le renchérissement du coût de la construction aux abords des aérodromes	575
2) L'octroi d'une aide financière aux constructeurs afin d'éviter ce renchérissement	576
 <u>TITRE II :</u>	
La mise en oeuvre de certaines actions individuelles	579
 <u>Chapitre I</u>	
Les interventions à la source	581
<u>Section I</u> : L'action à la source prise au niveau des aéronefs	582
§ 1 - La technique utilisée pour réduire le bruit à la source	583
I La réalisation de mesures de "rétrofitage"	583
a) La recherche des causes du bruit	584
1) Les causes liées à la puissance, au poids et à l'aérodynamisme de l'aéronef	584
2) Les causes liées au type de moteur	586

	Pages
b) Les diverses possibilités de "rétrofitage"	587
1) La réduction du bruit des moteurs à hélices	588
2) La réduction du bruit des moteurs à réaction	589
II La réalisation d'un programme de renouvellement des avions anciens	591
a) La nécessité d'un programme de remplacement	591
1) L'intérêt de la solution de remplacement	592
2) La mise en place d'un calendrier de renouvellement	593
b) Les limites inhérentes à ce type de solution	594
1) Le facteur temps, principal obstacle à ce type de solution	594
2) Le facteur économique comme obstacle à ce type de solution	596
§ 2 - La technique destinée à mieux utiliser les aéronefs	597
I Les actions visant à élaborer de nouveaux types de procédures	598
a) La solution consistant à établir de nouvelles trajectoires	598
1) L'utilisation préférentielle des pistes	599

	Pages
2) Les procédures d'atterrissage et de décollage	601
b) Les conséquences de l'exploitation de ces procédures	603
1) La critique formulée par les spécialistes des transports aériens	603
2) Les effets de ces procédures sur l'exploitation du trafic aérien	605
II La limitation du trafic nocturne	606
a) Les effets positifs de l'interdiction des vols nocturnes pour les riverains	607
1) L'effet du bruit sur le sommeil	607
2) La généralisation des mesures de limitation de trafic nocturne	609
b) Les conséquences de l'instauration du couvre-feu	612
1) Les répercussions du couvre-feu sur l'activité aéronautique	612
2) Les répercussions du couvre-feu sur l'emploi	614
<u>Section II</u> : L'action à la source prise au niveau de l'urbanisme	616
§ 1 - La recherche d'une meilleure politique d'implantation des aéroports	616
I L'importance du choix de l'implantation de l'aéroport	617

	Pages
a) Les effets bienfaisants des aéroports	617
1) L'incidence de l'aéroport sur l'urbanisation	617
2) L'incidence de l'aéroport sur les activités économiques	619
b) Les effets nuisibles des aéroports	621
1) L'incidence du trafic aéroportuaire sur l'individu	622
2) L'incidence de l'aéroport sur la valeur des propriétés riveraines	624
II Les solutions possibles d'implantation dans l'avenir	626
a) La construction de nouveaux aéroports dans des zones isolées	626
1) Le difficile choix du site de l'aéroport	627
2) L'intégration de la planification des aéroports dans une politique globale des transports	629
b) L'installation d'aéroports au voisinage ou sur des étendues d'eau	631
1) Le système de l'aéroport flottant	631
2) Les coûts particulièrement élevés de ce type de projet	633

	Pages
§ 2 - La recherche des techniques tendant à la protection des riverains	635
I La nécessité de respecter la réglementation de l'usage des sols	635
a) La solution consistant à acheter les terrains les plus exposés au bruit	636
1) La solution de compromis consistant en l'établissement de servitudes	636
2) La recherche d'une solution radicale au problème du bruit des avions	638
b) La solution consistant à interdire totalement toute construction dans les zones de bruit	641
1) L'imperfection du système actuel de zonage	641
2) La nécessité d'imposer une interdiction absolue de construire dans les zones de bruit	644
II Les mesures d'insonorisation des logements	647
a) Les différents systèmes d'insonorisation	647
1) L'insonorisation des fenêtres et surfaces vitrées	648
2) L'insonorisation des constructions	650

	Pages
b) Les limites inhérentes à ce type de mesure	651
1) L'insonorisation des logements constitue un palliatif	652
2) L'insonorisation des logements est d'un coût très élevé	653
 <u>Chapitre II</u>	
Les mesures prises afin de protéger la victime	657
 <u>Section I : Le recours à la technique de l'assurance</u>	
658	
§ 1 - La compatibilité du principe d'assurance en cas de dommages matériels causés par les aéronefs	659
I Le principe de l'assurance des dommages matériels causés aux tiers	659
a) L'assurance doit être souscrite par l'exploitant d'aéronef	660
1) L'assurance pèse sur celui qui a la maîtrise de l'activité dommageable	660
2) Les obligations du souscripteur	662
b) Les effets de l'assurance aérienne	663
1) La couverture de la garantie	663
2) La victime doit apporter la preuve du lien de causalité	664

	Pages
II L'assurance, moyen technique de socialisation des risques	666
a) L'esprit de l'assurance aérienne	667
1) La collectivisation des risques pouvant être causés	667
2) La protection de l'individu frappé par le sort	669
b) L'assurance, contrepartie logique à une responsabilité objective	670
1) La responsabilité objective en cas de dommages matériels	671
2) L'assurance garantissant le risque aéronautique	673
§ 2 - L'incompatibilité du principe d'assurance en cas de dommages par pollution causés par les aéronefs	675
I La distinction du dommage permanent et du dommage occasionnel en matière de pollution	675
a) La justification de l'assurance - pollution des dommages accidentels	676
1) La pollution des navires en mer	676
2) La pollution des matières nucléaires	678
b) La justification de l'absence d'assurance-pollution des dommages permanents	679

	Pages
1) La nature permanente de la pollution des aéronefs	679
2) Le rôle nécessairement incitateur de l'assurance	681
II L'absence de couverture des dommages causés par la pollution des aéronefs	682
a) L'exigence de la notion d'aléa	682
1) La nécessité d'un risque futur et incertain	683
2) La certitude de la pollution des aéronefs	684
b) Les conséquences de la généralisation de l'assurance concernant la pollution des aéronefs	686
1) L'attitude plus libérale du juge au niveau de la réparation	686
2) La répercussion du coût de l'assurance sur le prix du billet	688
<u>Section II</u> : La proposition de création d'un fonds national de garantie aéronautique	690
§ 1 - L'intérêt de la création de ce fonds de garantie aéronautique	691
I L'orientation inéluctable vers une aviation supersonique	691
a) L'ère supersonique sur le plan militaire	692

	Pages
1) Les impératifs liés aux nécessités de la défense	692
2) La nécessité de s'entraîner au-dessus du territoire	693
b) L'ère supersonique sur le plan civil	695
1) Les impératifs d'ordre commercial	695
2) Les impératifs inhérents au transport aérien	697
II Les problèmes liés à la difficulté de preuve	698
a) La difficulté de prouver l'existence de l'acte dommageable	698
1) La difficile preuve du fait dommageable	699
2) - La difficulté de prouver l'identité de l'exploitant	701
b) La difficulté de rapporter la preuve du lien de cause à effet	702
1) La nécessité d'établir un lien de corrélation entre la déflagration et le dommage	703
2) L'impossibilité de rapporter ce lien de cause à effet	705
§ 2 - Le rôle subsidiaire de ce fonds	707
I Les conditions d'exercice du fonds de garantie	707

	Pages
a) Les conditions nécessaires pour bénéficier de cette garantie	708
1) Les conditions relatives au dommage	708
2) Les conditions relatives à la victime	710
b) Les conditions d'intervention de ce fonds	711
1) La protection d'une victime désemparee par l'absence d'obligation légale d'assurance	712
2) La protection d'une victime désemparee sur le plan de l'identification du responsable . . .	713
II L'économie de ce fonds de garantie	714
a) Le financement de ce fonds de garantie	715
1) La participation unique de l'Etat au fonds de garantie	715
2) La participation commune de l'Etat et des exploitants au fonds de garantie	716
b) La limitation de la responsabilité . .	718
1) L'exclusion de la réparation des troubles de jouissance	718
2) L'élaboration d'un plafond de garantie	719

	Pages
<u>CONCLUSION</u>	721
<u>INDEX ALPHABETIQUE</u>	724
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	731
<u>TABLE DES MATIERES</u>	775

Vu : Le Président :
M.

Vu : Les suffragants :
MM.

Vu et permis d'imprimer :
Le Président de l'Université de Droit
d'Economie et de Sciences Sociales
de Paris.

